Eisenbahn JOURNAL
2
2014

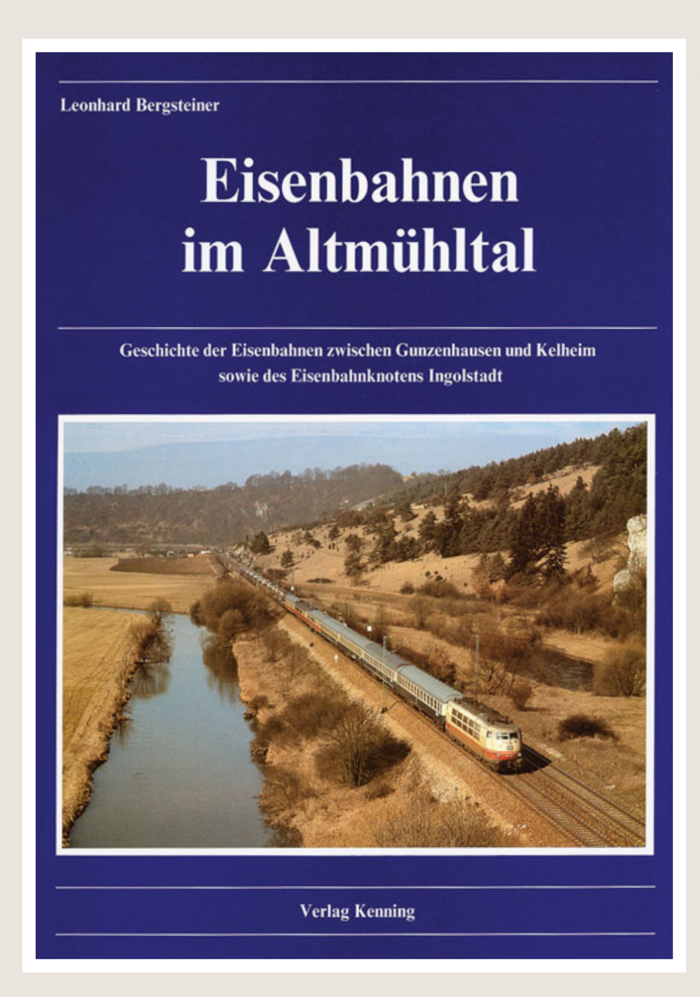
ZKZ B 7539 Sondernummer 6 ISBN 978-3-89610-404-5 Best.-Nr. 66 14 02 **Deutschland € 13,70**
Österreich € 15,00 Schweiz sfr 27,40 Belgien, Luxemburg € 15,75 Norwegen NOK 175,00
Niederlande € 17,35 Italien, Spanien, Portugal (con.) € 17,80

Josef Brandls Traumanlagen



Malerisches Altmühltal

Planung und Entstehung eines H0-Anlagen-abschnitts nach Vorbildsituation



Erst als das Anlagenthema schon feststand, wurde Michael Stein auf das Buch „Eisenbahnen im Altmühltal" aufmerksam. Auf dem Einband – rein zufällig – abgebildet: die Altmühlstrecke bei Hagenacker.

Eisenbahn-Harmonie zwischen Fluss und Felsen

Die Symbiose von Eisenbahn und Landschaft, von dynamischer Technik und „unberührter" Natur in einem harmonischen Gleichgewicht – für viele Modelleisenbahner ist dies das große Ziel ihrer Sehnsucht und ihres Schaffens. Treibt sie und mich dabei die Sehnsucht nach einem Stück „heiler Welt" oder einfach das Verlangen, etwas „Schönes" zu kreieren? Sicherlich ist es eine Lust, etwas zu gestalten, das im Kontrast zu vielen Erfahrungen unseres oft hektischen und unüberschaubaren Alltages steht.

Als vor genau 25 Jahren, im Jahr 1989, Leonhard Bergsteiners Buch „Eisenbahnen im Altmühltal" erschien, zeigte die Titelseite einen von einer 103 geführten Autoreisezug, der durch die noch beige-graue Spätwinterlandschaft des Altmühltals eilt. Ohne Kenntnis des Buches wählte ich vor inzwischen 15 Jahren genau diesen Bereich des Altmühltals und der KBS 413 als Motiv für eine Modellbahnanlage aus. Und ganz unbewusst suchte Eisenbahn-Journal-Redakteur Gideon Grimmel für das Titelbild dieser Ausgabe von Brandls Traumanlagen einen (Modell-)Fotostandpunkt, der sich in natura gerade einmal 25 Meter weiter nördlich als jener der Vorbildaufnahme befände.

Entspricht dieses kleine Fleckchen Kulturlandschaft nordwestlich von Dollnstein vielleicht ganz besonders unseren heimlichen Sehnsüchten, obwohl oder vielleicht auch gerade weil die Natur hier durch Jahrhunderte währendes Eingreifen des Menschen geprägt wurde und dennoch alles am richtigen Platz zu sein scheint?

Im Zusammenspiel mit Josef Brandl (und einer ganzen Reihe weiterer Unterstützer) wurde der Versuch unternommen, dieses überschaubare Stück „Eisenbahnlandschaft" ins Modell zu übertragen. Das Ergebnis erfreut mich persönlich jedes Mal aufs Neue – aber urteilen Sie beim Durchblättern dieses Heftes und beim Betrachten der Modellaufnahmen einfach selbst.

Auch wenn noch längst nicht alles „fertig" ist, möchte ich mich beim Erreichen dieses Etappenziels bei all jenen bedanken, die das Unternehmen in den zurückliegenden Jahren begleitet haben: insbesondere Josef Brandl und seiner Tochter Gabriele für die wunderbar konstruktive Zusammenarbeit, Thomas Oswald, der meine „einfachen" Pläne der Häuser plastisch umsetzte, den Meistern der Holzarbeiten Sepp Strobl und seinem Lenggrieser Team und Markus Schmolz hier am Starnberger See, Steffen Lüdecke, der mich auf die Spur von Ernst Hoecherl brachte und mir dessen Archiv zur Verfügung stellte, Hermann Träger aus dem DB-Archiv in Nürnberg, den (inzwischen zum Teil leider verstorbenen) Einwohnern von Hagenacker, Gideon Grimmel als Redakteur dieser Ausgabe sowie all denen, die mir über die arbeitsintensiven Jahre auch immer wieder den Rücken „freigehalten" oder gestärkt haben: meiner Familie, in unserer Kirche stellvertretend Dekan Axel Piper und dem Vertrauensmann unserer Kirchenvorstandes Eberhard Schmolz … und dem einen, ohne den letzten Endes nichts gelingen kann.

Pöcking, im Oktober 2014

Michael Stein

Wie eines zum anderen führt

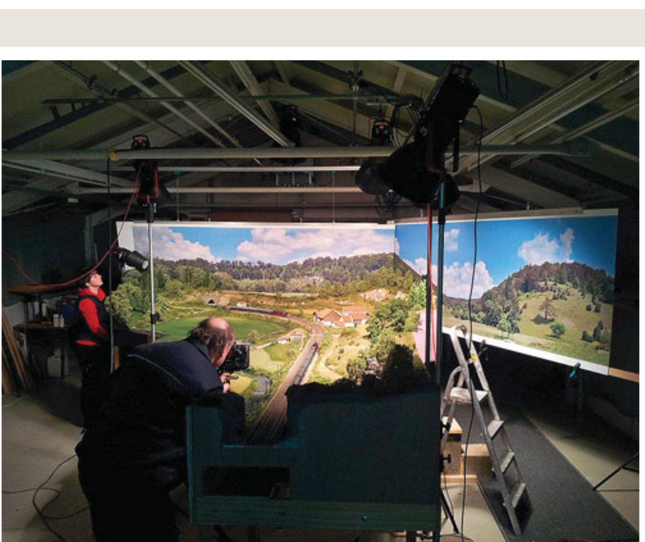
Jeder Modellbauer hat (Wunsch-)Vorstellungen von der eigenen Anlage. Beschäftigt man sich mit einem Anlagenthema, so nimmt die Gestaltung immer konkretere Züge an, bis klar ist: Dieses Konzept lässt sich verwirklichen. ➽ 14



Chronik einer Modellbahnanlage

Wie ist es, bei Josef Brandl eine Anlage in Auftrag zu geben? Eine Chronik der Entstehung von „Hagenacker“. ➽ 32





Schauspiel für einen Vorhang

In der Werkstatt von Josef Brandl entstehen nicht nur die einmaligen Modellbahnanlagen, sondern auch die faszinierenden Fotografien für das Eisenbahn-Journal. Die Anlage wird aufwendig in Szene gesetzt. ➽ 38



Mit der Kamera durch Hagenacker

Das Altmühltal lädt ein, Natur und Landschaft zu genießen. Die Gegend lässt sich herrlich erwandern oder mit dem Fahrrad erkunden. Immer in der Nähe der Bahnstrecke streift Hubert Maier durch „Hagenacker“. ➽ 42





Foto Titelseite: Gabriele Brandl

Editorial

Eisenbahn-Harmonie zwischen Fluss und Felsen 3

Galerie

Weitläufiges Tal 6
Durch den Bergrücken 8
Feiertagsstimmung 10
Entlang der Gleise 12

Anlage

Wie eines zum anderen führt 14
Gedankenspiele und Begegnungen 22
Chronik einer Modellbahnanlage 32
Schauspiel für einen Vorhang 38
Mit der Kamera durch Hagenacker 42
Rhein-Pfeil – Starzug im Altmühltal 60
Ein GmP auf der Hauptstrecke 66
D 690 – von Kassel nach München 70
Internationales Flair 72
Vorkriegs-Triebwagen im Tal 76
Schwere Lasten über Land 80

Diverses

Fachhändler-Verzeichnis 87
Spezialisten-Verzeichnis 89
Vorschau, Quellen und Impressum 90



Schwere Lasten über Land

Die zahlreichen vorbildgerechten Garnituren sind ein Merkmal der Anlage „Hagenacker“. Neben klangvollen Reisezügen sind auch profanere Güterzüge im Tal unterwegs, die sich nicht verstecken brauchen. ➳ 80



Weitläufiges Tal



In einem großzügigen Bogen schmiegt sich die Hauptstrecke an den Fluss und fügt sich so – in Vorbild und Modell – wunderbar in die Landschaft ein. Es wirkt beinahe so, als wäre die Eisenbahn schon immer da gewesen.



Durch den Bergrücken



Nicht jeder Flusswindung folgt die Strecke. So hat die 57 2184 eine Schleife ausgelassen und durch den Tunnel den Weg gegenüber der Altmühl deutlich abgekürzt. In wenigen Minuten wird sie Dollnstein erreichen.



Feiertagsstimmung



Dienstbeflissen steht der Schrankenwärter am Bahnübergang und grüßt die vorbeifahrenden Lokpersonale. Die Schnellzuglok ist ob der Pfingstfeiertage herausgeputzt und grüßt ihrerseits die Betrachter an Strecken und auf Bahnhöfen.



Entlang der Gleise



Idyllisch liegt das aus einem Hammerwerk hervorgegangene Hagenacker. Die Bewohner leben auch heute noch auf Tuchfühlung mit der Eisenbahn; Lärmschutzwände sind im Naturpark Altmühltal nur schwer vorstellbar.



Wie eines zum anderen führt

Nur wenige Modellbahnanlagen werden anhand der ersten Planung direkt umgesetzt. Auch die Entstehung von „Hagenacker“ war ein Pozess über mehrere Jahre.



Um dieses Foto machen zu können, waren Jahre der Ideenfindung, Planung und Recherche nötig. Der Aufwand hat sich gelohnt, heute ist die Anlage ein äußerst authentischer Augenschmaus.

Wie alles begann? Wahrscheinlich ähnlich wie bei vielen „Modelleisenbahn-Verrückten". Im Rückblick stehen ganz am Anfang Erinnerungen an ein abgedunkeltes Zimmer im Haus der Großeltern. Auf der Eisenbahnplatte befand sich ein Dorf (oder war es eine Stadt?) mit vielen strahlenden Straßenlaternen und beleuchteten Häusern und mein Onkel ließ die alte Märklin-01 und den Schienenbus fahren.

Dann kam irgendwann der von meinem Vater aufgebaute erste „eigene" Märklin-Kreis kombiniert mit der Faller-Autobahn. Der Fahrzeugpark wuchs dank Geburtstagen und Weihnachten langsam. Es kamen die ersten eigenen kleineren oder größeren Versuche mit einem ansehnlichen Verbrauch an Styropor, leimgetränkten Taschentüchern und gefärbten Sägespänen.

Nachdem mir als Jugendlicher die bei Märklin erschienenen beiden Bücher von Bernd Stein (weder verwandt noch verschwägert) in die Hände fielen, wuchs eine erste solide Kleinanlage von 1,4 m x 2,1 m. Sogar schulisch konnte ich meine Modellbautätigkeit einfließen lassen: Im Rahmen des Kunst-Leistungskurses wurde das Thema „Naturrealistischer Dioramenbau" akzeptiert und ich gestaltete mit den damals für einen Schüler verfügbaren Materialien exemplarisch ein Schaustück von 70 cm x 35 cm.

Entweder – oder: Ein Bahnhof …

In den ersten Jahren meiner Studienzeit, Ende der 80er-Jahre, wohnten meine Frau und ich in München am Sendlinger-Tor-Platz. Die in der Jugend nicht fertig gebaute Märklin-Anlage hatte inzwischen den Weg zu den jüngeren Cousins gefunden. Außer dem Märklin-Fahrzeugpark gab es daher keine „Altlasten", die es zu berücksichtigen galt.

Und dann kam der Zufall – oder war es Vorsehung? Fügung? Wollte man in diesen Jahren in Bayern evangelischer Pfarrer werden, musste man ein Praxisjahr in der außerkirchlichen Arbeitswelt absolvieren. Bei einem Bummel durch die Münchner Fußgängerzone entdeckte ich in einem Schaufenster des Spielwaren- und Modellbahngeschäfts Wiedling in der Theatinerstraße ein kleines Schild, dass eine Aushilfe im Verkauf gesucht würde. Warum nicht das Hobby zum „Interimsberuf" machen? Es folgte eine intensive und in vieler Hinsicht lehrreiche Zeit mit netten und kompetenten Kollegen inmitten von Modellbahnen aller Spurweiten. Ich hatte Gelegenheit, mir eine Menge Wissen anzueignen, viele Modelle zu testen, mit Kollegen und Kunden zu fachsimpeln und mir vor allem selbst darüber klar zu werden, wohin eigentlich mein Weg mit der Modellbahn führen sollte.

In jener Zeit erschienen die ersten Güterwagenbücher von Stefan Carstens – einfach genial: also Güterwagen verfeinern und rangieren. Dann kamen die ersten Digitalsysteme, aber was sollte der „Quatsch"? Wobei – eine Lok einfach „abzustellen" war schon klasse: also das „Lok-Aus" von Rolf Ertmer. Und irgendwo war ich ja noch der „Märklinist" mit einigen Lokomotiven und Wagen – doch die Fülle der Gleichstrommodelle weckte natürlich auch Begehrlichkeiten: also Dreileiter-Gleichstrom. Die Eisenbahnfreunde München Süd-Ost hatten einen Regler entwickelt, den man erwerben konnte und der sich dafür bestens einsetzen ließ.

Es stand kein Modellbahnzimmer, kein Keller oder Dachboden zur Verfügung, aber man konnte über der Tür ein ganz langes Regal anbringen und das ließ sich ja dann ab und zu auch mal runternehmen.

So fügte sich bald das Ideen-Puzzle zum Plan des Bahnhofs „Steinsheim" zusammen: Ein repräsentatives Empfangsgebäude war notwendig, in dem in früheren Zeiten die hochherrschaftlichen Angehörigen der Königsfamilie angemessen empfangen wurden, wenn sie auf dem Weg zu ihrem Jagdschloss waren. Die Entscheidung fiel dabei auf den bekannten Kibri-Bausatz des Bahnhofs Feldafing – war es wiederum Vorsehung, dass ich knapp 20 Jahre später in dieser Gemeinde dann tatsächlich Pfarrer sein würde?

Am Anfang der Modellbaukarriere von Michael Stein stand ein Diorama für den Kunst-Leistungskurs. Danach begann er mit dem Bau seines Bahnhofs, in dessen Einfahrt gerade E 41 004 zu sehen ist.



Auch ein kleines Bw sollte entstehen, da einige Kilometer außerhalb des Bahnhofs eine Nebenbahn von der eingleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke abzweigte. Dazu ein großes Lagerhaus einer landwirtschaftlichen Genossenschaft und eine Ladestraße, die dem landwirtschaftlich geprägten Umland und dem hier aufkommenden Güterumschlag gerecht wurden. Ich wünschte mir zudem ein Behelfsstellwerk, das für die Weichen- und Signalstellungen der einen Bahnhofsausfahrt zuständig sein sollte.

Als Grundfläche ließen sich 4,70 m in der Länge und 50 bzw. 60 cm in der Tiefe realisieren. Die Entscheidung bezüglich des Gleismaterials fiel auf Grund des Märklin-Fuhrparks auf das damals neue Märklin-K-Gleis mit Flexgleisen und schlanken Weichen. Da ja vor allem Güterwagen rangiert werden sollten, wurden etliche Entkupplungsgleise eingeplant. Ergebnis dieser Entscheidungen und des folgenden Planungsprozesses war der abgebildete Gleisplan.

Die Lust, die Gleise selbst einzuschottern, hielt sich damals in Grenzen und so wurden sie in der Gleisbettung von Merkur verlegt. Viel wichtiger war mir zu jener Zeit ein ordentliches Stellpult, das bald mit relativ einfachen Mitteln im Eigenbau entstand.

Der Witz an der Sache: Die Anlage konnte als Zwei- wie auch als Dreileiter-Anlage betrieben werden. Es mussten nur zwei Drehknöpfe umgestellt werden – und es ließen sich sowohl Märklin-Lokomotiven und -Wagen als auch das gesamte Zweileiter- Sortiment ohne „Umbaumaßnahmen" betreiben. Man musste nur aufpassen, dass beim Zweileiter-Betrieb keine Märklin-Wagen oder -Loks auf dem Gleis standen, sonst gab es einen Kurzschluss.



Im Laufe der Studienzeit wuchs der Fahrzeugbestand weiter und schon bald hatten die Gleichstromfahrzeuge, die damals zumindest teilweise noch auf Mittelleiterbetrieb umgebaut wurden, die Oberhand gewonnen. Genauso stieg die Zahl der Güter- und Personenwagen. Wobei – man muss es ja zugeben – nicht alle tatsächlich zum Motiv der Anlage passten.

Ende der 80er-, Anfang der 90er-Jahre war das Angebot an Materialien für die Landschaftsgestaltung bei weitem noch nicht mit der heutigen Auswahl zu vergleichen. Und doch hatten vor allem Heki und Woodland Produkte auf dem Markt, die sich wohltuend von gefärbten Sägespänen und Islandmoos unterschieden. Mit Silflor bzw. Silhouette tauchten neue Namen auf – sicherlich interessante Produkte, die allerdings für einen Studenten auch unerschwinglich teuer waren.

Der Bahnhof wuchs und war tatsächlich Ende der Studentenzeit einigermaßen fertiggestellt. Daneben war, inspiriert von Vorschlägen von Stefan Carstens und Alfred Fordon, auch eine Anzahl von Fahrzeugen „gesupert" worden, die einen ganz ordentlichen Betrieb zuließen.

Im Juli 1992 fand bei Zorneding ein kleines „Fotoshooting" des Dioramas statt. Ich lieh mir ein Auto und fuhr mit der fertig gestalteten Bahnhofszufahrt (70 cm x 50 cm), zwei Böcken und einigen Modellen sowie einer Voigtländer aus den 50er-Jahren aufs Land um die Modelle vor ländlicher Kulisse im Bild festzuhalten:

Ein „Paternoster" und eine neue Idee

Nach Studium, Examen und Vikariat kam Ende 1997 die erste Zeit als Pfarrer in Bad Tölz. Bei der ersten Begehung der Dienstwohnung hüpfte das Modelleisenbahnerherz vor Freude – ein gigantisch großer Hobbyraum –, um gleich wieder auf den harten Boden der Tatsachen herunterzuplumpsen: Nach ein bis eineinhalb Jahren würde schon ein Umzug in einen Neubau anstehen. Die neue Wohnung besaß keinen Hobbyraum, dafür aber ein Speisezimmer – wofür braucht man als Pfarrfamilie eigentlich ein Speisezimmer von ca. 3 m x 5 m? Essen in der Küche ist doch sowieso viel gemütlicher – zumal mit kleinen Kindern.

In einem Eisenbahnheft hatte ich in einer Anzeige etwas Ausgefallenes entdeckt: den „Paternoster" aus der Werkstatt von Ralf Kesselbauer. Die Zahl an Lokomotiven und Waggons hatte sich über die Jahre doch beträchtlich gesteigert. Sollte nicht die Mehrzahl der Modelle ein Dasein in Schachteln fristen, wäre ein Schattenbahnhof von beachtlicher Größe notwendig. Der Paternoster bietet hier wunderbare Abhilfe bei vergleichsweise geringem Platzbedarf. Zugleich dient er als Vitrine, in der sich die Modelle in realistischer Zuglänge präsentieren lassen. Das Ganze hat nur einen Nachteil: Der Paternoster lässt sich nicht „biegen". In meinem Fall ergeben sich bei einer Nutzlänge von 210 cm immerhin ca. 250 cm x 45 cm, die möglichst geschickt in den Raum und die Anlagenplanung mit einbezogen sein wollten, zumal ja auch Ein- und Ausfahrt mit zu berücksichtigen waren. Aber die Aussicht auf 30 Züge mit 2,1 m Zuglänge gab den Ausschlag für die Anschaffung des „Zugspeichers".

Bei der Suche nach einem passenden Tagungshaus für Konfirmandenseminare fiel nach einem Besuch des Labenbachhofs in der Nähe von Ruhpolding zufällig die dortige Modellbahnschau ins Auge (seit 2006 geschlossen). Auch wenn die Konzeption der Anlage mich nicht völlig überzeugte, war es doch ein Erlebnis, lange Züge auf wirklich langen geraden oder nur leicht geschwungenen Streckenabschnitten zu beobachten.

Da war ein Funke entfacht: Bahnhof und Rangieren sind etwas Schönes, aber Züge sollen vor allem eins: fahren. Die neue Anlage sollte einfach zwei Dinge verwirklichen: schöne Landschaft und lange Strecken. Eine Grundnotwendigkeit wurde damals aufgrund des bald anstehenden Umzugs überdeutlich: Ganz egal wie eine neue Anlage aussehen könnte, sie musste in jedem Fall in Segmenten oder Modulen gebaut werden, denn in meinem Berufsleben

Ankunft	km	Abfahrt		Anschlüsse	
12.53	**Steinach** (b Rothenburg o d Tauber)	**12.54**			
	↓ 32				
13.13	**Ansbach**	**13.15**			
	↓ 27	⚒ E	13.25	Triesdorf 13.35 Muhr am See 13.40	(920)
		⚒	13.27	Nürnberg Hbf 14.10	(785)
		†	13.57	Nürnberg Hbf 14.38	(785)
13.31	**Gunzenhausen**	**13.32**			
	↓ 24	⚒	13.48	Nördlingen 14.25	(883)
13.47	**Treuchtlingen**	**13.48**			
	↓ 29				
14.08	**Eichstätt** Bahnhof	**14.09**			
	↓ 27	■1 Ⓐ	14.12	Eichstätt Stadt 14.21	(923)
14.24	**Ingolstadt** Hbf	**14.27**			
	↓ 81	E	15.13	Neustadt (Donau) 15.31 Abensberg 15.36 Saal (Donau) 15.47 Regensburg Hbf 16.04	(873)
15.12	**München** Hbf				
		△♦E	15.27	Warngau 16.05 Schaftlach 16.10 Moosrain 16.22 Gmund (Tegernsee) 16.30 Tegernsee 16.38	(955)
		▲♦⚒E	15.27	Dorfen Bahnhof 16.18 Ampfing 16.31 Mühldorf (Oberbay) 16.37	(940)
		D	15.32	Rosenheim 16.14 (weiter als Eilzug, hält auf allen Bahnhöfen außer Krottenmühl, Rimsting, Lauter (Oberbay), Rückstetten, Ainring, Piding und Winkl) Prien 16.35 Bergen (Oberbay) 16.57 Traunstein 17.03 Freilassing 17.26 Berchtesgaden Hbf 18.29	(950)
		△E	15.35	Weilheim (Oberbay) 16.16 Huglfing 16.24 Murnau 16.33 Ohlstadt 16.42 Eschenlohe 16.48 Oberau 16.55 Garmisch-Partenkirchen 17.03	(960)
			15.38	**„Mediolanum“ Kufstein 16.38 Innsbruck Hbf 17.26 Brenner/Brennero 18.04 Bozen/Bolzano 19.38 Trento 20.08 Verona 21.13 Milano C 22.50**	(950)
		■4	16.03	in Richtung Mühldorf (Oberbay)	(940)
			16.07	Landshut (Bay) Hbf 17.07	(930)
		Ⓢ		S-Bahnanschlüsse bestehen in Richtung: Ostbahnhof - Neubiberg - Hohenbrunn - Höhenkirchen-Siegertsbrunn - Kreuzstraße; Moosach - Oberschleißheim - Freising; Deisenhofen - Holzkirchen; Dachau Bf - Petershausen; Johanneskirchen - Ismaning; Pasing - Olching - Maisach; Trudering - Haar - Grafing Bf - Ebersberg; Grafrath - Geltendorf; Unterpfaffenhofen-Germering - Herrsching; Markt Schwaben - Erding; Gauting - Starnberg - Tutzing; Baierbrunn - Wolfratshausen	

▲ = ab Holzkirchener Bahnhof
△ = ab Starnberger Bahnhof
■4 = täglich außer ⑤ und ⑥

Auszug aus dem Faltblatt „Zugbegleiter“ des D 883 von Rheine nach München.

In der zweiten Planungsphase schloss sich das „C“ zu einer Rundumanlage und der Paternoster wanderte neben die Zimmertür.

würden weitere Umzüge anstehen, und die Lust jedes Mal von vorn anzufangen, hielt sich sehr in Grenzen.

Lange bevor sich ein bestens ausgebauter Altmühlradweg durch das Tal schlängelte, hatte mich in den Sommerferien 1982 eine Radtour mit einem Freund Richtung Ostwestfalen auf der Landstraße durch das Tal geführt. Trotz absolutem Mistwetter mit kalten Regenschauern und unangenehm böigem Gegenwind waren wir von der Landschaft mit den schroffen Felsen fasziniert. Auch während der Rückfahrt mit dem durchgehenden D 883 Rheine – München hatte ich, was damals ja noch kein Problem war, zwischen Treuchtlingen und Ingolstadt „meine Nase draußen“.

(Wieder-)Entdeckung des Altmühltals

Die Erinnerungen waren irgendwo im Unterbewusstsein lebendig geblieben. 17 Jahre später führte mich ein Sommerurlaub am Großen Brombachsee wieder in die Gegend und gab Gelegenheit, die Strecke genauer in Augenschein zu nehmen. Die Eindrücke von der traumhaft schönen Landschaft machten eine Entscheidung leicht. Wenn die Altmühltalstrecke, die KBS 413, auch von den verkehrenden Zügen her meinen Vorstellungen entsprach, dann hatte ich mein Motiv für die Anlage gefunden.

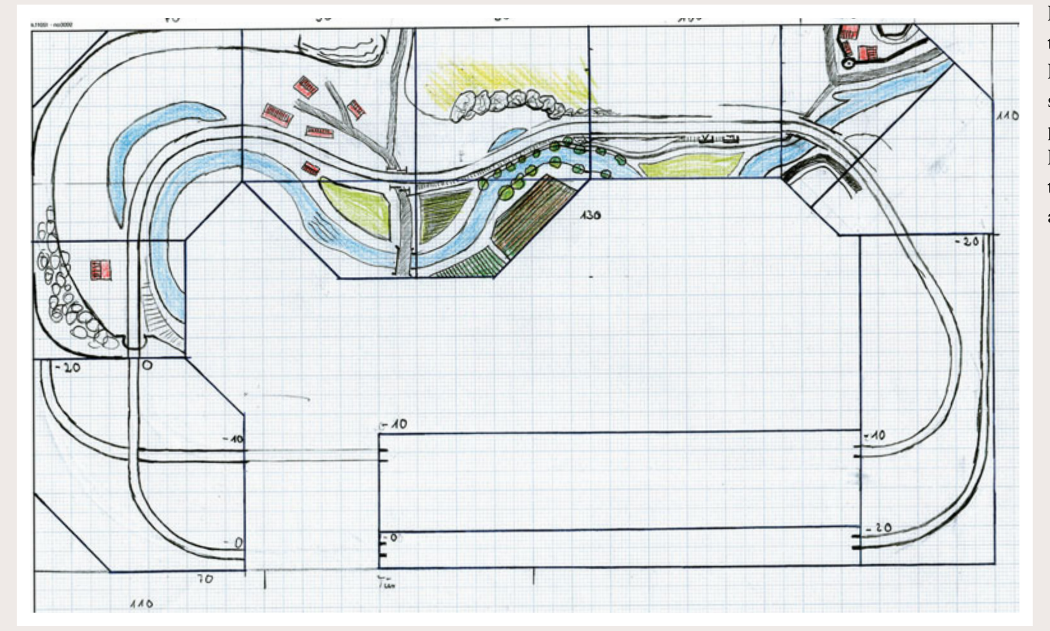
In der zweiten Planungsphase schloss sich der zu einem „C“ gebogene Hundeknochen. Hier waren zwei Klappkonstruktionen geplant, um den Zugangsbereich zu überbrücken, der Paternoster fand seinen Platz gegenüber des gestalteten Anlagenbereichs. Bereits in diesem Stadium stand das Motiv „Hagenacker“ mit dem „nordwestlichen“ Abschluss „Eßlinger Tunnel“ fest. Allerdings war noch an eine Gestaltung nach Südosten bis nach Dollnstein und zum Einschnitt zwischen Stup- und Schäfersberg gedacht. Um gestalterisch die parallel zur Anlagenkante verlaufende Gleislinie aufzubrechen, sollte die Strecke leicht geschwungen verlaufen.

Ein Schritt näher an der Realität: Die Strecke von der Altmühlbrücke bis Hagenacker verläuft nun gerade, zum Eßlinger-Tunnel geht es allerdings immer noch in einem 90°-Bogen. Dazu kam noch das Weichenpaar vor der Tunneleinfahrt, das später wieder aus den Plänen verschwand, da es erst nach der Elektrifizierung in den 60er-Jahren eingebaut wurde. Überhaupt fehlten in dieser Planungsphase noch etliche Informationen. Das inzwischen ja abgebrochene Bahnwärterhäuschen am Bahnübergang fehlte beispielsweise noch, dafür gibt es Feldwege, die entsprechend dem heutigen Altmühlradweg eingezeichnet wurden, und das „kleine Haus am Fluss“, das später aus Platzgründen nicht realisiert wurde.

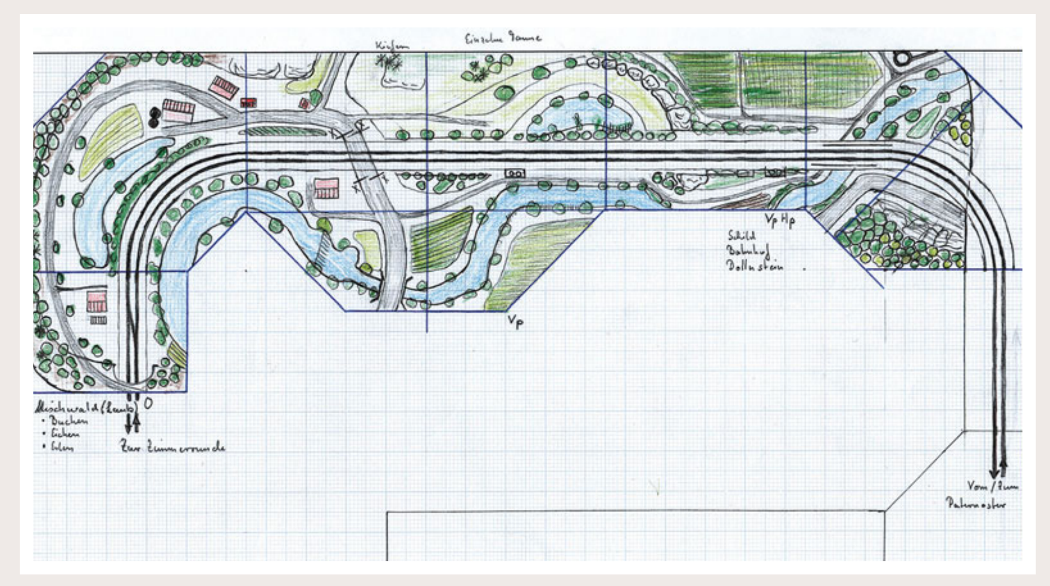
Zu dieser Zeit fällt eine für die weitere Planung ganz wichtige und richtige Entscheidung: Nach dem Motto „Weniger ist mehr“ wird auf den Bereich mit Altmühlbrücke und Dollnstein verzichtet und der tiefe Einschnitt in die „Hilzerne Klinge“ zum Abschluss des durchgestalteten Anlagenteils. Die „Zunge“ nach vorne mit Wehr und Brücke geht verloren und wird erst gut zwölf Jahre später doch wieder in meine Planungen aufgenommen.

Mit dem Paternoster stand für den Betrieb zwar ein beachtlicher Zugspeicher zur Verfügung, ein wesentliches betriebstechnisches Problem war damit aber nicht gelöst. Im realen Zugalltag fahren die Züge ja gerade nicht im Kreis, sondern ein Zug fährt seinen Zielbahnhof an, und ein Gegenzug kommt dann wieder zurück. Es wäre also sinnvoll, dass die Züge irgendwo drehen können. Irgendwo war mir einmal die Idee eines „Verteilerkreises“ begegnet. Dieser ließ sich im Untergrund in einer der Ecken gut unterbringen und eine Zufahrt über lange Steigungsgraden hinter dem Paternoster auch das Steigungsproblem von 20 cm eher klein erscheinen.

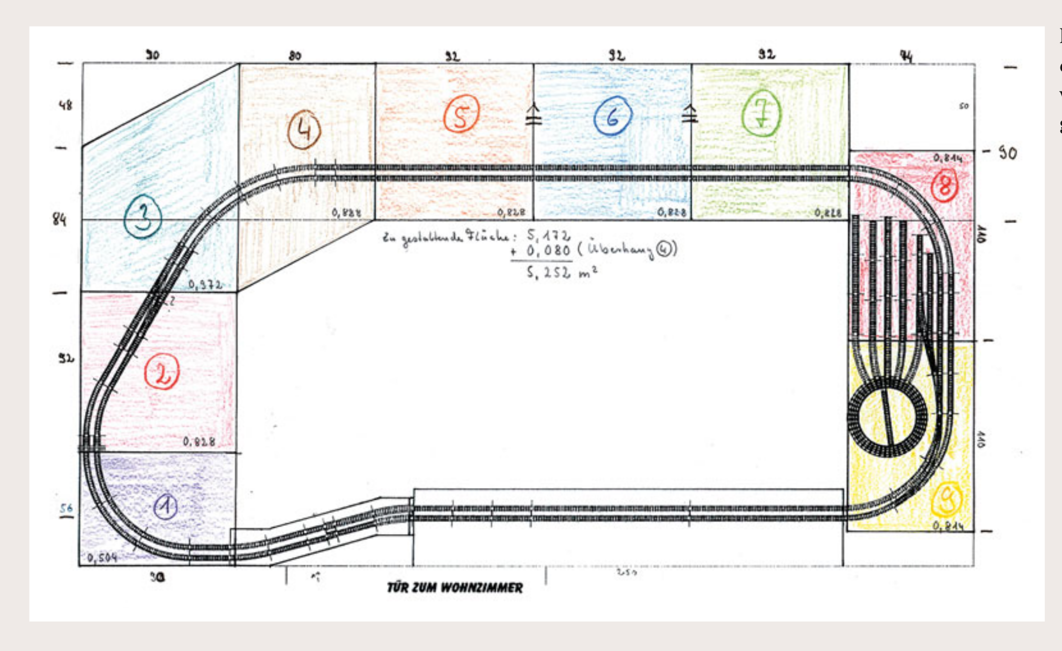
Daraufhin wurde nun die Segment- bzw. Modulaufteilung festgelegt. Die Übergänge der Module 6 und 7 sind so weit identisch, dass (falls einmal nur ein kleinerer Raum zur Verfügung stehen sollte) Segment 8 auch an Segment 5 oder 6 „angedockt“ werden kann. Die Segmente 2, 5, 6 und 7 beruhen auf dem gleichen Grundmaß von 90 cm Tiefe und 92 cm Breite: 90 cm, um überall



Die verschiedenen Stadien der Planung trugen verschiedenen Faktoren Rechnung. Über die Jahre veränderten sich die Ansprüche, aber auch der praktische Aspekt der Wohnsituation. Ein modularer Aufbau und die Transportierbarkeit in einem PKW gewannen an Gewicht.



Je detailreicher die Planung wurde, desto mehr zeichnete sich ab, dass weitere Kompromisse notwendig wurden. So entfiel später die rechts eingezeichnete Altmühlbrücke.



Die endgültige Planung entstand mit der Software WinRail 4.0. Anschließend wurde der Entwurf zeichnerisch gegliedert.

Eine Miniatur der späteren Anlage diente zur Überprüfung der Gesamtwirkung.



tatsächlich noch einigermaßen „dranzukommen“, 92 cm entsprechen einfach der Länge des RocoLine-Flexgleises. Ein weiterer, für mich wichtiger Gesichtspunkt für eine kleingliedrige Einteilung: Jedes Segment sollte in einem Kombi mit umgeklappter Rückbank transportabel sein.

Das (nicht durchgestaltete) Bw, das auch mal einen Lokwechsel ermöglichen sollte, wanderte in einem ersten Schritt auf die Funktionssegmente 8 und 9, „Richtung Ingolstadt“, und bekam dann seine Endgestalt.

„Kairos“ an der Schiefen Ebene

Anfang 2000 schritt die Planung der Anlage also Stück für Stück voran und ging langsam ins Detail. Die einschlägigen Modelleisenbahnkataloge wurden gewälzt. Welche Bausätze ließen sich als Grundlage für die Gebäude verwenden? Welche Materialien boten sich für die Geländegestaltung an?

Eine Studienfahrt brachte mich im Mai des Jahres mit einigen Kolleginnen und Kollegen, darunter zwei weitere Eisenbahn Enthusiasten, nach Bamberg. Der freie Nachmittag war schnell geplant: ein Ausflug in das knapp eine Fahrstunde entfernte Deutsche Dampflok-Museum nach Neuenmarkt. Wie sich herausstellen sollte war dies eine gute Entscheidung zum passenden Zeitpunkt – „Kairos“ eben!

Ich hatte im Laufe der Zeit eine Reihe von Schauanlagen besucht und bewundert, aber die Anlage der „Schiefen Ebene“, der ich hier gegenüberstand, war etwas ganz anderes. Das hier war Natur und Eisenbahn „eingefangen“ und im Modell zum Leben erweckt. Trotz all der mehr als sehenswerten Ausstellungsstücke der „großen“ Eisenbahn konnte ich mich kaum von dem Anblick losreißen, wechselte immer wieder von einem Anlagenbereich zum nächsten … und wieder zurück; versuchte, ein paar Fotos zu schießen, um die überwältigenden Eindrücke irgendwie festzuhalten. Genauso muss deine Anlage werden, diese Umsetzung von Naturgegebenheiten und Eisenbahn, die in die Landschaft hineingebaut wurde, muss im Modell eine wahre Symbiose ergebene – fabelhaft!

Ich hatte mit einigen Silflor-Produkten beim Bahnhofsbau ein wenig herumexperimentiert, war aber ehrlich gesagt damals nicht so recht überzeugt. Irgendwie – fand ich – harmonierten die Materialen nicht so recht mit jenen von Woodland oder Heki, die ich vor allem verwendet hatte. Aber hier auf dieser Anlage hatten sich Materialien und Meister gefunden – ich war mir sicher: Genauso kriegst du das auch hin. Worüber ich heute, 14 Jahre später, nur lächeln kann. Ich hab’ „sie“ ja tatsächlich „hingekriegt“, allerdings ganz anders als damals gedacht.

Ich kaufte ab diesem Zeitpunkt alle verfügbaren Brandl-Hefte, studierte sie wochenlang, versuchte, die Arbeitstechniken zu verinnerlichen, und übertrug dann alles auf meine geplante Anlage.

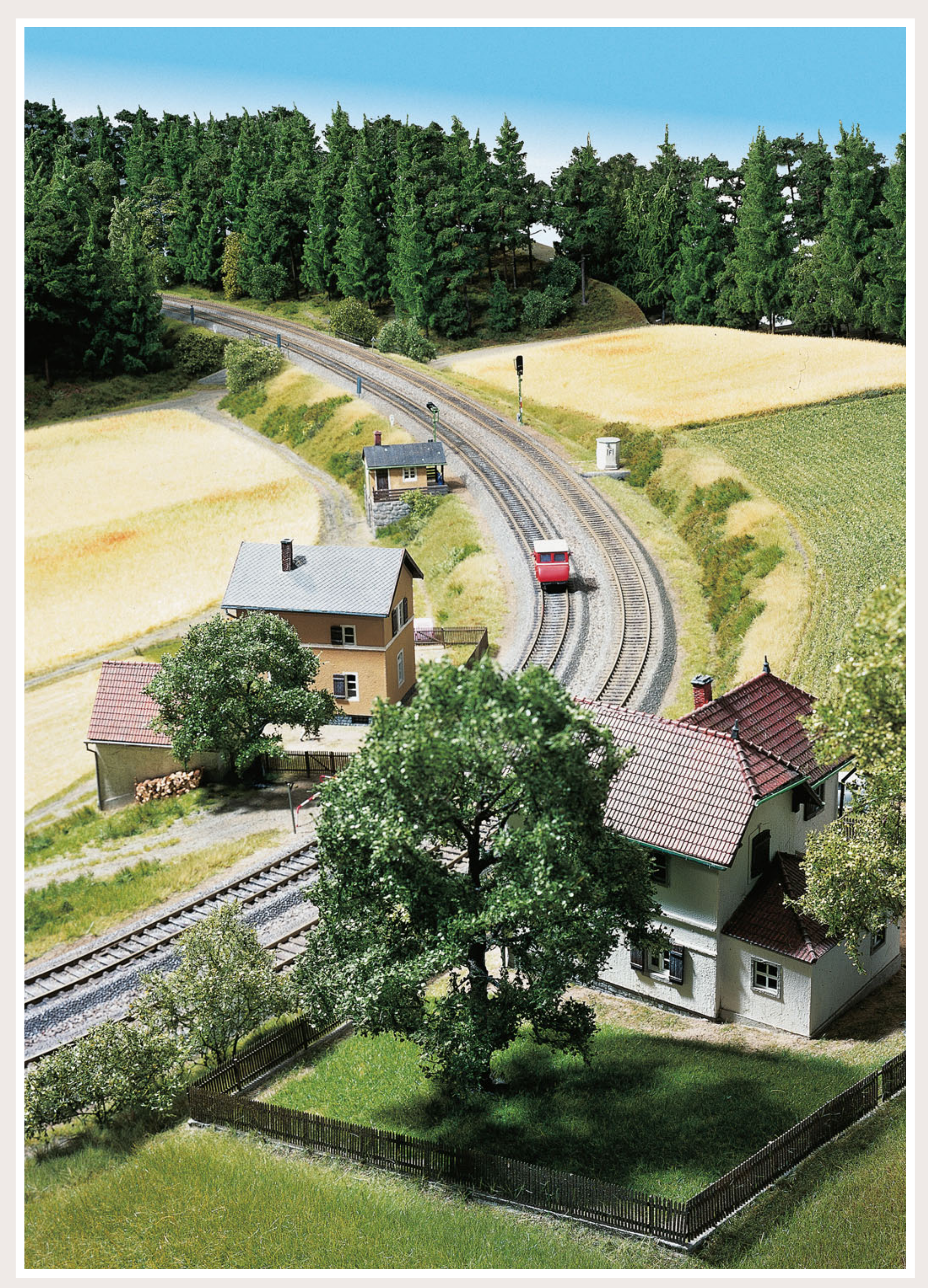
Planung in drei Dimensionen

Natürlich kamen mir zwischenzeitlich auch immer wieder Zweifel: Ist die Planung in sich stimmig? Passen die Proportionen und das Verhältnis von Natur, Gebäuden und Eisenbahn? Kurz: Stimmt die Wirkung?

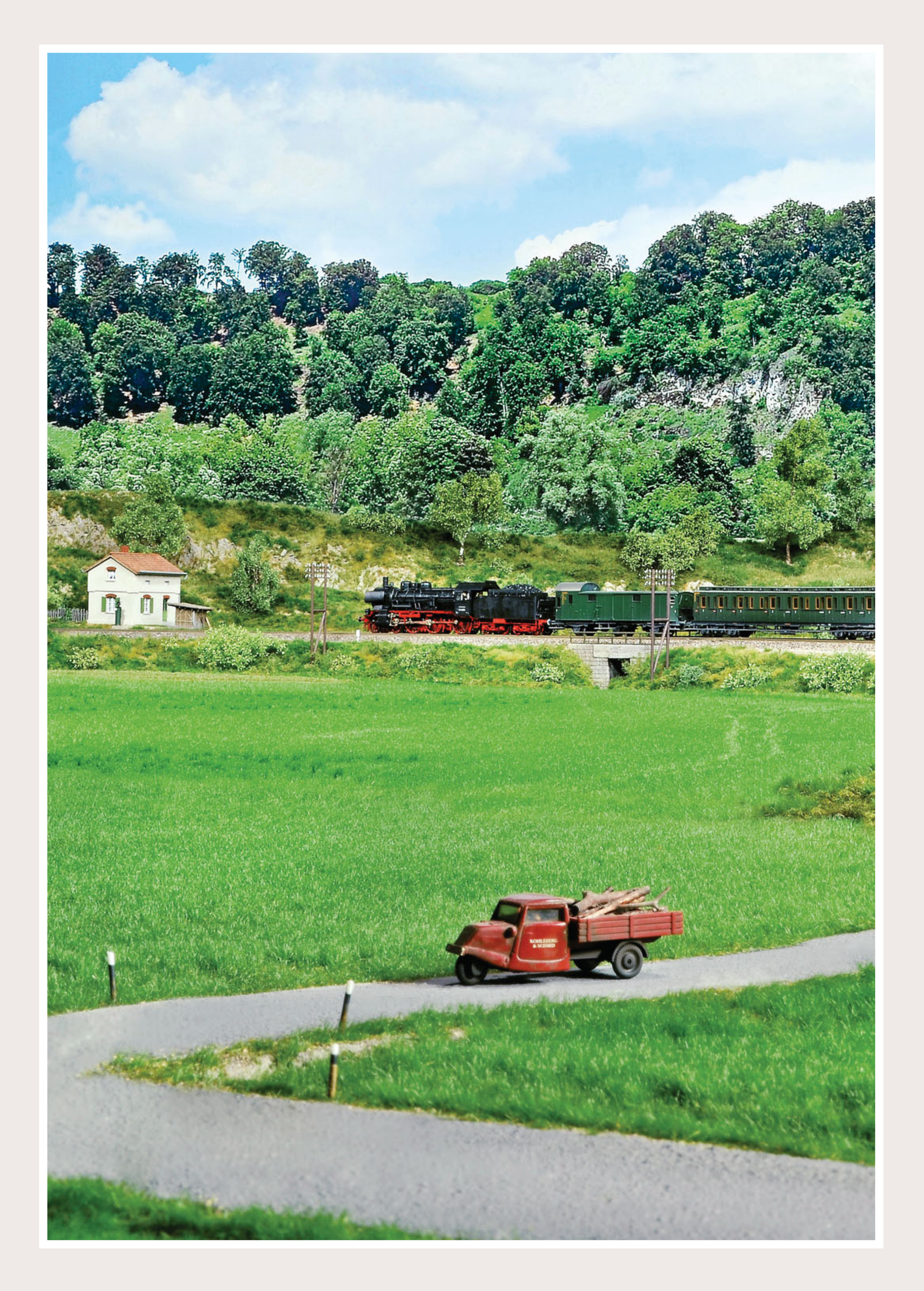
Zur Überprüfung wurde eine „Mini-Anlage“ des späteren gestalteten Bereichs im Maßstab 1:10, bezogen auf die Baugröße H0, aus Styrodur und Spachtelmasse gebaut und anschließend koloriert, mit zufriedenstellendem Ergebnis. Einerseits war die reale Situation gut wiederzuerkennen, andererseits wirkte das Gelände nicht überfrachtet, sondern dank einer gewissen Weitläufigkeit recht natürlich.

Eine Problematik wurde jetzt allerdings deutlich: Wie viel „Hagenacker“, sprich wie viele Gebäude, verträgt die Anlage, so dass das Verhältnis von Natur zu bebauter Fläche noch stimmt?

In natura misst die dargestellte Strecke immerhin ca. 1.900 m, bei exakter Einhaltung des Maßstabs 1:87 also beinahe 22 m! Die Anlage mit knapp 5 m Streckenlänge wurde also zusätzlich im Verhältnis von ca. 1:4,5 „gestaucht“.



Ein frühes Werk von Josef Brandl, die im Deutschen Dampflok-Museum ausgestellte „Schiefe Ebene“, beeinflusste bei der Ideenfindung maßgeblich.



Die weitläufige Gestaltung der Anlage trägt maßgeblich zur Authentizität bei. Um diese Wirkung zu erzielen, musste man sich ein Stück weit von der Vorbildsituation lösen.

Gedankenspiele und Begegnungen

Der Wunsch nach einer möglichst perfekt gestalteten Anlage treibt viele Modellbahner um. Es ist eine Gewissensentscheidung, ob man diesen Weg selbst geht oder seinen Wunsch einem professionellen Anlagenbauer vorträgt.

Immer wieder einmal begegnet einem die Meinung, dass ein evangelischer Pfarrer selbstverständlich alles zu wissen und zu können hat. Von sich selbst sollte man allerdings vor allem wissen, was man nicht (so gut) kann, andere viel besser können, und in dieser Selbsteinsicht seine Finger davon lassen. Dies gilt natürlich auch für den Modellbau – und eigentlich grundsätzlich für jedermann – und „jedefrau".

Stand zu Jugendzeiten für die damalige Anlage eine kleine, aber fein eingerichtete Schreinerwerkstatt in Nachbars Keller zur Verfügung, so war klar, dass die Holzarbeiten für eine Anlage nach Brandl'scher Bauweise unmöglich selbst bewältigt werden konnten. Während des Wohnungsbaus entstand Kontakt zu dem Lenggrieser Schreinermeister Sepp Strobl und seinen Leuten. So war ein geeigneter Ansprechpartner gefunden, der im Winter 2000/2001 mit dem Anliegen bezüglich Rahmenkästen nach Brandl'scher Bauweise konfrontiert wurde. „Was bitte ist denn Apache-Holz?" Diese und einige andere Fragen, die einem Schreiner in seinem „normalen" Berufsalltag kaum begegnen, waren recht schnell geklärt. So entstanden in einem ersten Bauschritt bis Ende Januar 2001 die Segmentkästen.

Josef Brandl setzte in dieser Zeit seines Schaffens noch auf jede Längsstrebe des Grundkastens ein Profil aus 1 cm starkem Sperrholz, insbesondere bei Segmentübergängen. Das bedeutete zunächst ca. 50 Maßskizzen für diese Profilbretter zu zeichnen. Im Frühjahr 2002 ging es dann mit 20 (!) gefüllten DIN-A4-Seiten Millimeterpapier nach Lenggries. Ein Schreiner war nicht weniger als 10½ Stunden damit beschäftigt, 7 Gabun-Sperrholzplatten von 2,5 m x 1,72 m millimetergenau zuzusägen.

In den Sommerferien wurde dann die Arbeit am Rohbau fortgesetzt. Jedes Profil und jedes Brett passte und die Anlage gewann im wahrsten Sinne des Wortes „Kontur" und fiel anschließend in einen gewissen „Dornröschenschlaf", weil mit Frau, zwei kleinen Kindern und einem mehr als ausfüllenden Beruf kaum Zeit blieb, um weiterzuarbeiten.

Recherche vor Ort

Das bedeutete aber nicht, dass die Anlage „auf Eis lag". Vielmehr lockte immer wieder Hagenacker, um das Gelände möglichst genau zu erkunden und zahlreiche Fotos von der Landschaft und den Gebäuden zu machen – was sich im Nachhinein als goldrichtig erwies, da sich auch in diesen Jahren immer wieder Veränderungen einstellten. So wurde eines Tages das alte Trafohäuschen durch einen modernen Trafokasten ersetzt. Im Laufe der Zeit füllte sich ein dicker DIN-A4-Ordner mit Fotos, aber auch mit Presseartikeln und Postkarten aus und über die Region. Bei Begegnungen mit damaligen Einwohnern konnten einige aussagekräftige Bilder aus jener Zeit abfotografiert werden – wahre Schätze für die spätere Umsetzung ins Modell.

So sehr sich die Eindrücke dabei immer mehr verdichteten – es war zu merken, dass die subjektive Wahrnehmung einen auch immer wieder täuscht. Als ein hilfreiches Korrektiv erwiesen sich hier Satellitenaufnahmen, die im Internet mit Hilfe einer allgemein bekannten Suchmaschine zur Verfügung standen. Zu jener Zeit ließen sich die Bilder ohne Probleme ausdrucken und so konnte man sie ganz einfach neben die Planskizzen legen und diese immer weiter verfeinern.

Da sich das Ziel „Echte Züge in echter Landschaft" immer mehr konkretisierte, wurde eine umfangreiche Literaturrecherche unumgänglich – zunächst natürlich in den Unterlagen, die bereits vorlagen. Etliche Regalmeter Modellbahnhefte und -bücher wur-



Dieser Blickwinkel bleibt dem Anlagenbediener vorenthalten. Dort, wo der gestaltete Anlagenbereich in den Fotohintergrund übergeht, befindet sich die vordere Anlagenkante.

Immer differenzierter wurde die Gestaltung der Anlage geplant. Die Aufsicht dient der Überprüfung der Verhältnisse zwischen Landschaft, Eisenbahn und Bebauung. Die Seitenansicht visualisiert die Höhenstruktur.

den Seite für Seite durchgesehen und auf etwaige Artikel oder Fotos durchsucht.

Gesucht wurde weitere aussagekräftige Literatur und diese fand sich auch. Leonhard Bergsteiner hatte 1989 unter dem Titel „Eisenbahnen im Altmühltal" eine umfassende Darstellung von Geschichte und Betrieb auf der KBS 413 einschließlich der Bahnbetriebswerke Ingolstadt und Treuchtlingen verfasst. Auch in Jörg und Rolf Franks Publikation „Eisenbahnkreuz Treuchtlingen" findet sich eine Fülle an Bildern und Quellen bezüglich der Altmühltalstrecke. Noch bevor es an die Realisierung der Landschaft ging, hatte sich bald ein Regalmeter mit Büchern, Heften und Ordnern gefüllt.

Eins wurde in dieser Phase immer deutlicher: Nicht nur die Gebäude, nein auch die Landschaft hatte sich in den letzten etwa 50 Jahren deutlich verändert! Insbesondere entlang des Bahndamms, aber auch entlang der Altmühl und an den Talhängen wucherte um die Jahrtausendwende deutlich mehr Vegetation, als dies früher der Fall gewesen war.

Entscheidungen

Sowohl die konkrete Ausgestaltung der Landschaft als auch die Darstellung des Zugverkehrs nahmen wie beschrieben immer konkretere Züge an, und damit wurde es notwendig, auch klare Entscheidungen zu treffen: Der Zeitraum wurde auf die Jahre 1946 – 1961 festgelegt, also vom ersten Nachkriegssommer bis zur Elektrifizierung der Strecke. Damit wurden die meisten der vorhandenen E-Lok-Modelle „verbannt" – nur wenige blieben zur Bildung der kuriosen Doppeltraktionen während der Elektrifizierung im Jahr 1961 übrig.

Die Entscheidung über die Jahreszeit fiel auf Pfingsten (also etwa Juni). Später Frühling bzw. ganz früher Sommer also – die Natur zeigt frisches, helles Grün. Die Wiesen werden gerade das erste Mal gemäht. Blumen dieser Zeit sind an den Weg- und Feldrändern zu sehen. Auf den Höfen ist jede Menge Arbeit zu erledigen und es ist tatsächlich schon so warm, dass (zumindest) die Kinder sommerlich gekleidet sind.

In der Systemfrage kam es zu einem Umdenken: Die Mittelleitergleise entsprachen trotz aller Fahrsicherheit nicht mehr den Ansprüchen an Detailtreue. Dazu kam, dass die Dreileiterwechsel- und -gleichstromloks über die Jahre derart ins Hintertreffen geraten waren, dass sie keine „Sperrminorität" mehr besaßen. Also Zweileitergleis – und auch auf den Einbau eines Punktkontaktbands sollte verzichtet werden. Zudem hatten mehrere Dampfloks mit Sound-Decodern Eindruck gemacht, was den Ausschlag gab, nun doch auf den Digital-Zug in Form des DCC-Systems aufzuspringen. Aber auch hier sollten Optionen bestehen bleiben weshalb die Wahl der Zentrale auf eine Intellibox von Uhlenbrock fiel.

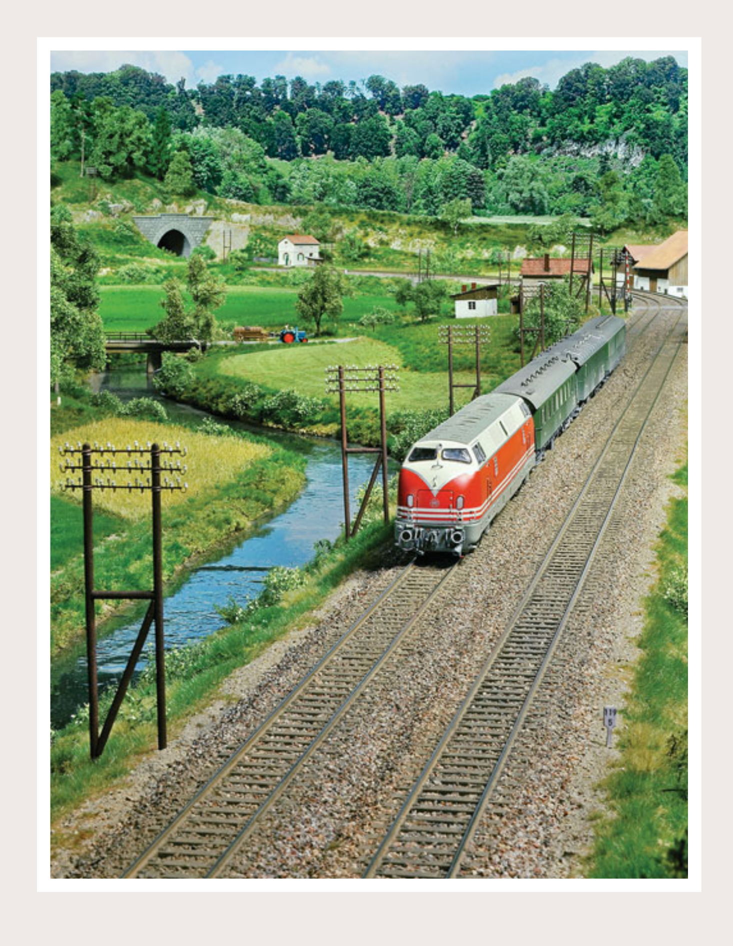
Und wieder ein Umzug

Im Februar 2005 kam, was irgendwann kommen musste: Wegen eines Stellenwechsels stand der nächste Umzug an und damit die Bewährungsprobe für die Segmentbauweise. Das rollende und so manch anderes Material wurde ordentlich in etlichen Umzugskartons verstaut. Da die neue Pfarrstelle nicht allzu weit entfernt am Starnberger See lag und eine Zeit lang gependelt werden musste, ergab es sich wie von selbst, dass dabei Segment für Segment den Weg in die neue Heimat fand.

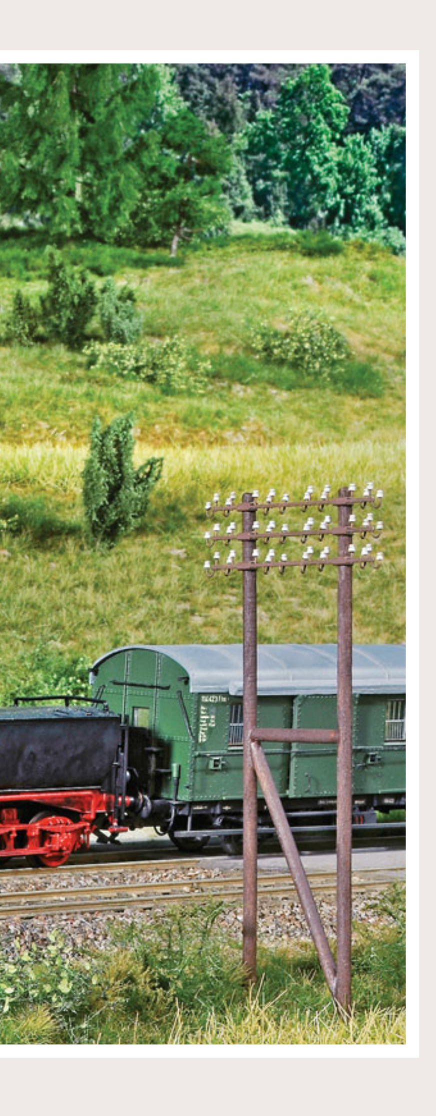
Die ausgiebige Vorbildrecherche und viel Einfühlungsvermögen von Auftraggeber und Erbauer sorgen im Ergebnis für einen faszinierend realitätsnahen Eindruck.

Rechts oben: Der Blick auf den eleganten VT 06 aus dem Eßlinger-Tunnel heraus ist der Kamera vorbehalten.

Rechts: Im Vorbild kamen immer wieder Lokomotiven von Krauss-Maffei auf Testfahrten von München-Allach aus durch das Altmühltal.



Der Modellbauer empfing mich freundlich und zeigte mir seine Werkstatt sowie den damals gerade in Bau befindlichen 2. Teil der Schwarzwaldanlage von Dieter Bertelsmann.





Das Glück war mir treu und es stand im neuen Heim sogar ein noch größerer Raum für die Eisenbahn zur Verfügung, nur die Zimmertür war natürlich an einer ganz anderen, „falschen“ Stelle. Dennoch stand lange Zeit eine wichtige Frage im Raum: Bei einer geschlossenen Kreisform mit Klappbrücken bleiben oder doch nach einer anderen Variante suchen, die der Raumsituation eher gerecht wird?

Ein weiteres Problem stellte sich, das vielleicht auch andere Modellbahner kennen, insbesondere wenn die Eisenbahnanlage ebenfalls in einem Altbau steht. Das Pfarrhaus ist mindestens 130 Jahre alt und das Gefälle zwischen den Bereichen direkt an den Wänden und der Raummitte beträgt um die 4 cm – je nach Jahreszeit mal mehr, mal weniger. Alles Ausrichten der Segmente mit herkömmlichen Wasserwaagen, aber auch solchen mit Laser führte zu keinem befriedigenden Ergebnis. Der Tipp kam von einem befreundeten Architekten: Es gibt Wasserwaagen mit rotierendem Laser, so dass ringsum eine absolut waagrechte Linie angezeigt wird. Ein freundlicher Zimmermann aus dem Ort stellte solch ein Gerät zur Verfügung und es zeigte sich, dass das absolut plane Ausrichten der Segmente millimetergenau möglich wurde.

Erste Begegnung mit Josef Brandl

Ein Geschenk zum 40. Geburtstag brachte auf ungeahnte Weise die entscheidende Wendung im Projekt „Hagenacker“: Drei Tage Wellness in Bad Gögging. Natürlich waren im Februar 2007 auch einige Eisenbahnhefte im Gepäck. Es braucht zwischen Sauna, Dampfbad und Erholungspool ja auch „geistige“ Entspannung. Eher zufällig fiel der Blick am Ende eines Brandl-Heftes auf seine Adresse im Anzeigenteil. Erst da wurde klar, dass die Brandlsche Werkstatt im benachbarten Neustadt keine 4 km Luftlinie entfernt beheimatet ist.

Man konnte es ja wenigstens versuchen. Tatsächlich kam es kurzfristig zum telefonischen Kontakt und ein Besuch am kommenden Tag war ebenfalls möglich. Der Modellbauer empfing mich freundlich und zeigte mir seine Werkstatt sowie den damals gerade in Bau befindlichen 2. Teil der Schwarzwaldanlage von Dieter Bertelsmann. Natürlich wurde quer durch die Palette der Modellbauthemen gefachsimpelt. Knapp zwei Stunden vergingen wie im Flug. Wie schon damals an der „Schiefen Ebene“ mussten sich die Eindrücke und Impressionen erst setzen. Der „Stil“ von Josef Brandl hatte sich weiterentwickelt, mehr „Leichtigkeit“ bekommen. Sowohl die Szenerie als Ganzes wie auch die einzelnen kleinen Motive wirkten wie zufällig aus dem Alltagsleben gegriffen, unspektakulär und unaufgeregt. Der Anlage wohnte ein hohes Maß an Ruhe und Harmonie inne … Im Nachhinein entstand das Gefühl, am liebsten einfach gleich wieder hinzufahren und die Vielzahl an Details noch einmal genau anzusehen.

Natürlich war der Besuch ein Impuls, zuhause weiterzumachen. Die Gleispläne wurden nochmals durchdacht, die Landschaft nochmals skizziert. Das Bahnwärterhäuschen am Bahnübergang wurde aufgenommen, das Haus am Fluss verschwand. Die Verteilung der Gebäude von Hagenacker wurde nun (so weit möglich) konkretisiert, und die Idee, hinter den Häusern durch einen kleinen Anbau an die Ecksegmente zusätzlichen Platz zu gewinnen, floss ein.

Dieser Besuch bei Josef Brandl sollte nicht der letzte bleiben. Die Kombination von einigen Tagen Wellness und einem Besuch beim Modellbauer wiederholte sich in den darauffolgenden Jahren



Auf der geschreinerten Holzkonstruktion wurden im später nicht sichtbaren Bereich in Eigenarbeit Gleise verlegt.

und langsam reifte die Einsicht: „Vielleicht kriegst du deine Anlage in der Qualität hin, die du hier siehst (... wahrscheinlich aber eher nicht!), doch bei dem Arbeitstempo, das dein Beruf und die Familie zulassen, bist du bis dahin mindestens 75 – vorausgesetzt deine Finger und deine Augen machen da überhaupt noch mit." Fragen kostet nichts: „Ob er sich denn vorstellen könnte, meine Planung in die Realität umzusetzen, wenn ja, wann und natürlich auch, was es denn kosten würde."

Bauen oder bauen lassen?

Der bereits bei vorhergehenden Treffen andiskutierte Anlagenentwurf gefiel Josef Brandl; die Kosten waren für das, was dabei herauskommen würde, fair und realistisch; nur das „Wann" war ein Problem, denn es standen bereits einige Projekte auf der Liste und auch noch Anfragen im Raum. Es brauchte ein bisschen Überredungskunst und Geduld, denn es war klar, dass noch etliches Wasser die Donau herunterfließen würde, bevor Hagenacker an die Reihe käme. Aber auf jeden Fall war mit einer Vollendung deutlich früher zu rechnen als mit Eintritt ins Rentenalter!

Man mag einwenden, dass der Sinn des Modellbahnhobbys doch verfehlt sei, wenn man sich seine Anlage bauen lässt. Im Grunde stellt sich die Frage, welches eigene Ziel man sich dabei setzt, welche eigenen Kompetenzen man mitbringt, wie viel Zeit und natürlich auch wie viel Geld man in einem bestimmten Zeitrahmen investieren kann und möchte. Sinnvollerweise geht es um ein recht nüchternes und möglichst sachliches Abwägen der einzelnen Faktoren.

Ein solider Doppelkreis mit einer Auswahl hübscher Gebäude lässt sich sicherlich in wenigen Monaten realisieren oder zumindest in wenigen Jahren. Ein so großes Projekt nach realem Vorbild mit vorbildgetreuem Zugbetrieb erwies sich in der bestehenden Berufs- und Familiensituation aber schlichtweg als zu groß, um es als Einzelkämpfer in einem einigermaßen sinnvollen Zeitrahmen umzusetzen. Es braucht Mitstreiter/innen, die Aufgabenbereiche übernehmen oder dabei zumindest mithelfen. Die Einsicht Jahre vorher, eine Schreinerei mit ins Boot zu holen, erfuhr hier ihre konsequente Fortsetzung.

Es blieb und bleibt auch so noch genug zu tun, und so bestand die Möglichkeit, sich auf das zu konzentrieren, was mit realistischem Aufwand in der gewünschten Qualität umzusetzen war: die gesamte Planung einschließlich der Gebäude, die weitergehende Recherche für den Zugbetrieb, die Fahrzeugbeschaffung und -anpassung und nicht zuletzt die kleinen Details, wie etwa das Verfeinern und Bemalen von Figuren oder Automobilen. Dann warten da ja auch noch die Elektrik und Steuerung auf einen, die aber ehrlicherweise ganz unten in meiner Beliebtheitsskala stehen. Aber vielleicht findet sich da ja auch noch jemand, der dafür mehr Enthusiasmus mitbringt und Ahnung davon hat …

Natürlich lässt sich auch der finanzielle Aspekt gegen eine solche „Auftragsarbeit" anführen. Wer jedoch einfach einmal die Kosten für Werkzeug, Materialien, Ausschuss – weil's eben doch nicht auf Anhieb geklappt hat –, Arbeitszeit und auch Arbeitsplatz über die Jahre zusammenrechnet, wird schnell erkennen, dass sich die Entscheidung „bauen zu lassen" durchaus rechnet.

Etwa zur gleichen Zeit brachte mich ein Gespräch mit meinem Bekannten Gerd auf eine ganz andere außergewöhnliche und interessante Fährte: „Besorg dir halt ein paar Luftaufnahmen!" Nach kurzer Internetrecherche bestand Kontakt zum Bayerischen Landesvermessungsamt und nachdem das Anliegen und die genauen Gebiete beschrieben waren, kam schon nach wenigen Tagen die



Das Luftbild zeigt Hagenacker im April 1953. Links am Bildrand ist der Eßlinger Tunnel zu erkennen. Folgt man der Bahnstrecke, so sind das Altwasser und anschließend der Ort zu erkennen. Hinter dem Bahnübergang verläuft die Strecke schnurgerade und durchsticht dann die auffällige „Hilzerne Klinge“.

Nachricht, dass tatsächlich zwei Luftbilder aus dem betreffenden Zeitraum existieren: eins von einem amerikanischen Aufklärungsflug kurz vor Kriegsende, das andere von einer systematischen Luftbilderfassung aus dem Jahr 1953.

Kurze Zeit später lagen zwei hochauflösende Bilder vor mir: 19.04.1945 – beim Betrachten des ersten Bildes blieben Gedanken an jene Zeit nicht aus. Letzte sinnlose Kämpfe und Tote; Menschen, die starben, weil sie sich dem widersetzten und von uneinsichtigen nationalsozialistischen Schergen umgebracht wurden; Infrastruktur, die – wie auch etliche der Altmühlbrücken (auch die bei Dollnstein) – Mitte April völlig überflüssigerweise zerstört wurde. Eindrücke von den bereits vorhandenen Fotos jener Zeit verstärkten sich. Im ungefähren Maßstab von 1:10.000 erkennt man sehr deutlich den im Vergleich zu heute viel lichteren Baumbestand zwischen Hagenacker und der „Hinzernen Klinge“. Entlang des Bahndamms findet sich allenfalls niedrigeres Buschwerk.

Auch fast auf den Tag acht Jahre später hatte sich daran wenig geändert. Die Aufnahme vom 21.04.1953 (Maßstab ca. 1:20.000) zeigt noch keinen erkennbaren Zuwachs an Bewuchs. (Anders als dies auf Aufnahmen aus den 80er-Jahren zu erkennen ist. Siehe „Dollnstein, 600 Jahre Markt“, S. 158).

Die nächste Bauphase beginnt

Im Jahr 2010 stand der „Rohbau“ der Anlage noch mit den hohen Reliefbrettern versehen und in der ursprünglichen, aus den Bad Tölzer Raumverhältnissen resultierenden „Rundumversion“ im Pfarrhaus. Würde man diese beibehalten, verbliebe der Paternoster mitten im Raum und würde beim Eintreten ins Zimmer den Blick auf den gestalteten Anlagenteil teilweise verstellen.

Im Grunde stellt sich die Frage, welches eigene Ziel man sich dabei setzt, welche eigenen Kompetenzen man mitbringt, wie viel Zeit und natürlich auch wie viel Geld man in einem bestimmten Zeitrahmen investieren kann und möchte.



Daher wurde noch einmal umgeplant und die ursprüngliche gebogene Hundeknochenform wieder aufgenommen und dadurch sogar ein Anschluss des Bahnhofs „Steinsheim“ möglich. Der Paternoster wanderte an die rechte Anlagenseite und wurde dabei leider zwangsläufig zum „Sackbahnhof“.

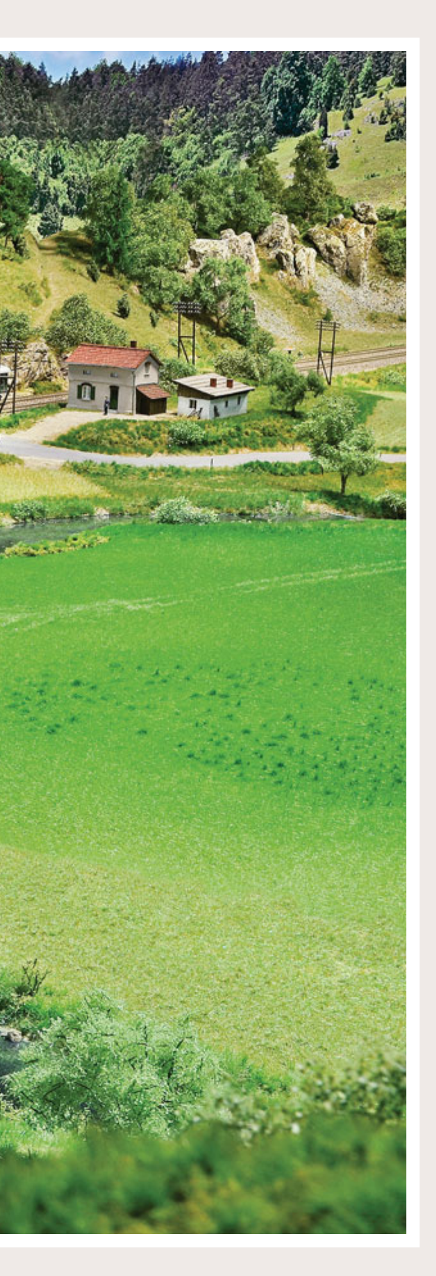
Dann mussten sämtliche Reliefplatten auf das jeweils notwendige „Basisniveau“ gebracht werden. Josef Brandl leimte später eine Sperrholzplatte auf, auf der wiederum die Hartschaumplatten aufgebaut wurden, aus denen er die Geländeformen herausarbeitete.

Die Feinabstimmung

Bei den weiteren Treffen mit Josef Brandl wurden die verschiedenen Aspekte der Gestaltung durchgesprochen. Da wir bezüglich der Umsetzung ins Modell ziemlich deckungsgleiche Vorstellungen hatten, fiel es bei anstehenden Fragen oder Problemen nie schwer, umsetzbare Lösungen zu finden: „Landschaft kommt vor Eisenbahn“ – nicht nur geschichtlich ist das so. Auch das Modell soll den Eindruck vermitteln, dass die Modelleisenbahn in die bereits existierende Modelllandschaft hineingebaut wurde und nicht die Landschaft um die Eisenbahn herum.

„Weniger ist manchmal mehr“ – lieber auf einige, vielleicht sogar sehenswerte Details verzichten, dafür aber den Gesamteindruck einfangen und wiedergeben. Wird dieser Grundsatz nicht berücksichtigt, dann wirkt eine Anlage schnell überfrachtet und es entsteht der Eindruck einer Spielbahn.

„Kein sklavisches Umsetzen im Maßstab 1:87“ – auch hier gilt: Es geht darum, den subjektiven Eindruck vom Vorbild aufzunehmen und ins Modell umzusetzen und nicht ständig mit dem Taschenrechner eine „Scheinperfektion“ herzustellen, die schlussendlich dann doch unrealistisch wirkt. Nur als Beispiel: Eine 30-m-Kiefer hätte im Modell eine Höhe von ca. 35 cm! Ein „Preiserlein“ mit einer Größe von 2 cm unter solch einem Baum würde für den Anlagenbetrachter geradezu winzig wirken. Die Diskrepanz in der Wahrnehmung beruht schlichtweg auf dem Perspektivenwechsel: Der Baum wirkt, wenn man ihn ausnahmsweise nicht wie gewohnt von unten sieht, von sich aus größer, als er ist. Maßstäblich wiedergegebene Bäume wirken daher leicht „übergroß“. Ähnliches gilt natürlich auch für Gebäude, wobei der Effekt umso stärker auftritt, je größer das Gebäude ist. Insoweit wäre zumindest bei größeren Gebäuden eine stärkere Verkleinerung durchaus sinnvoll. Allerdings muss natürlich bei Gebäudekomplexen beachtet werden, dass die einzelnen Bauten in ihren Proportionen zueinander stimmig sind.





Links: Der Gesamtwirkung des von Josef Brandl gestalteten Anlagenteils tut es überhaupt keinen Abbruch, dass der Abschnitt um Hagenacker in der Länge gestaucht wurde.

Oben: Den optischen Abschluss links bildet die „Hilzerne Klinge“. Daran schließt sich, verteilt auf zwei Segmente ein nicht gestalteter Bereich mit Drehscheibe, eine Wendeschleife und der Paternoster an.

Die Frage war angesichts der „Raumknappheit“ daher, die zwei Gebäudegruppen Hagenackers nördlich der Altmühl deutlich zu verkleinern oder sich eben für eine der Gruppen zu entscheiden. Spätestens als Schablonen der Gebäude in verschiedenen Verkleinerungen erstellt und auf dem 1:1-Plan hin und her geschoben wurden, fiel die Entscheidung zugunsten der Reduzierung auf den östlichen, kleineren Gebäudekomplex.

Zu dieser Zeit wurde Thomas Oswald (MBZ-Modellbahnzubehör) ins Boot geholt, der die Aufgabe bekam, die einzelnen „Häuser“ bis zum Beginn der Landschaftsgestaltung aus Karton zu lasern. Voraussetzung hierfür war wiederum, dass ich für ihn für jedes einzelne der nun auszuführenden Gebäude ein eigenes Dossier mit allen vorliegenden Bildern von damals und heute sowie Maßskizzen aus den verschiedenen Ansichten zusammenstellen musste. Wobei sich letztere Aufgabe erstaunlicherweise gar nicht so schlecht sogar mit den Zeichenmöglichkeiten einer Office-Anwendung realisieren ließ.

Ein Landschaftsplan im Maßstab 1:1 mit annähernd allen Details entstand auf kräftigem Packpapier: Die Positionen der Gebäude, Straßen, Wege, Gewässer und Felder, selbst exponierte Bäume wurden genau eingezeichnet. Glücklicherweise stand mir in dieser Phase mit unserem Gemeindesaal immer wieder einmal ein Raum zur Verfügung, der groß genug war, um diese Arbeiten unbedrängt auszuführen. Im Rahmen dieser Zeichenphase und in den Gesprächen mit Josef Brandl ergaben sich nun noch einmal zwei wesentliche gestalterische Veränderungen: Zum einen kehrte der vor Jahren aus den Plänen herausgefallene Altmühlabschnitt mit Wehr, Brücke, Straßen und Feldern wieder zurück. Zum zweiten vergrößerte sich der hinter den Gebäuden „angedockte“ Geländestreifen von der linken Anlagenseite bis auf Höhe des Bahnwärterhäuschens am Bahnübergang, um einfach mehr Gestaltungsraum für die Felsformationen und das Tal zu bekommen.

Der Countdown läuft

Im Lauf des Jahres 2011 deutete sich an, dass sich im Winter 2011/2012 oder im folgenden Frühjahr eventuell ein Zeitfenster ergeben könnte, in dem Josef Brandl seinen „kleinen“ Kellerraum frei hätte, um mit den Arbeiten an „Hagenacker“ zu beginnen. Tatsächlich kam Anfang Dezember der Anruf. Das bedeutete, kurzfristig eine Transportmöglichkeit für die Segmente zu organisieren. „Zwischen den Jahren“ zog der Anlagenrohbau dann nach Neustadt um – begleitet von allen Unterlagen zum Anlagenbau, einem dicken Ordner mit alten und neuen Vorbildfotos, dem 1:1-Plan sowie dem Minimodell.



Chronik einer Modellbahnanlage

Eine Anlage entsteht nicht über Nacht. Wie jeder andere Modellbauer braucht Josef Brandl Zeit, bis eine Anlage fertiggestellt ist. Michael Stein hat den Meister des Anlagenbaus während der Arbeiten an „Hagenacker“ immer wieder besucht.

Im Januar 2012 begann die knapp zweijährige Bauphase. Der sehr lange Zeitraum ergab sich daraus, dass Josef Brandl parallel zunächst noch die Norwegen- („Flåmsbana“, Josef Brandls Traumanlagen 2/2012), dann die Oberpfalz-Anlage („Bahnparadies Ostbayern“, Josef Brandls Traumanlagen 1/2014) gestaltete.

Erfreulich war in dieser Zeit die perfekt funktionierende Kommunikation mit dem Modellbauer. Bei einem Dutzend Besuchen in Neustadt war es immer wieder faszinierend, den jeweiligen Baufortschritt zu sehen, dem Profi bei seiner Arbeit über die Schulter zu schauen und bisweilen auch selbst mit Hand anzulegen. Jedes Mal wurden die anstehenden Arbeitsschritte vorbesprochen und Gestaltungsdetails geklärt. In der Rückschau ergibt sich so etwas wie ein kleines Tagebuch:

21. Januar 2012

Nachdem Josef Brandl den 1:1-Plan auf die aufgeschichteten Hartschaumplatten übertragen hatte, waren bei einem Besuch gut drei Wochen nach der Anlieferung des Rohbaus schon erste Geländeformen zu erkennen. Josef Brandl hatte die Styrodur-Platten (sowie entsprechendes Material anderer Hersteller) verklebt und mit dem Messer in eine erste Form gebracht.

Ende der 90er-Jahre hatte ich mich einmal ein wenig mit der Herstellung dieser Schaumstoffe unter chemischen und ökologischen Aspekten beschäftigt. Früher wurde zum Aufschäumen der Polystyrol-Hartschäume vielfach FCKW verwendet. Inzwischen kommen in der europäischen Produktion keine fluorierter Treibhausgase mehr zum Einsatz.



Während der Entstehung der Anlage „Hagenacker“ wurde jeder Bauschritt detailliert mit dem Auftraggeber besprochen; das Ergebnis spricht für sich.

Auch die Frage der Beständigkeit spielt natürlich eine große Rolle. Problematisch sind chemisch gesehen Lösungsmittel, die in manchen Klebstoffen enthalten sind. Weil unter deren Einwirkung das eingeschlossene Gas entweichen kann, wird der Schaumstoff quasi „zerfressen“. Jeder, der einmal versucht hat, Styropor mit „normalem“ Alleskleber zu verbinden, weiß, wovon ich spreche. Natürlich kann man sich den Effekt auch zunutze machen, zum Beispiel um einen Wildbach in eine Styrodur-Platte hineinzuarbeiten.

Wahrscheinlich auf Dauer relevanter ist die Anfälligkeit der aufgeschäumten Polystyrole gegen UV-Licht. Der Effekt tritt bereits durch längeren Einfluss von Sonnenlicht ein. Die der UV-Strahlung ausgesetzten Flächen werden mit der Zeit spröde und können reißen, sich bisweilen sogar leicht verwerfen. Aber wer hat schon seine Anlage direkt in der Sonne stehen?

Im Geländebau sind die Oberflächen mit Gips, Farbe, Grasfasern und vielen weiteren Geländebaumaterialien bedeckt. Für die Seitenflächen sieht eine Abdeckung aus einer lackierten Holzplatte, wie sie Josef Brandl etwa immer vorsetzt, nicht nur gut aus, sondern verhindert eben auch den Einfall der UV-Strahlung.

23. Februar 2012

Die Gebäude aus der Werkstatt von Thomas Oswald waren eingetroffen. Statt der Grundrissschablonen wurden nun die Häuser noch einmal hin und her geschoben, bis ein wirklich optimales Ergebnis erreicht war. Die Abweichungen zur Planung waren aber marginal.

8. Oktober 2012

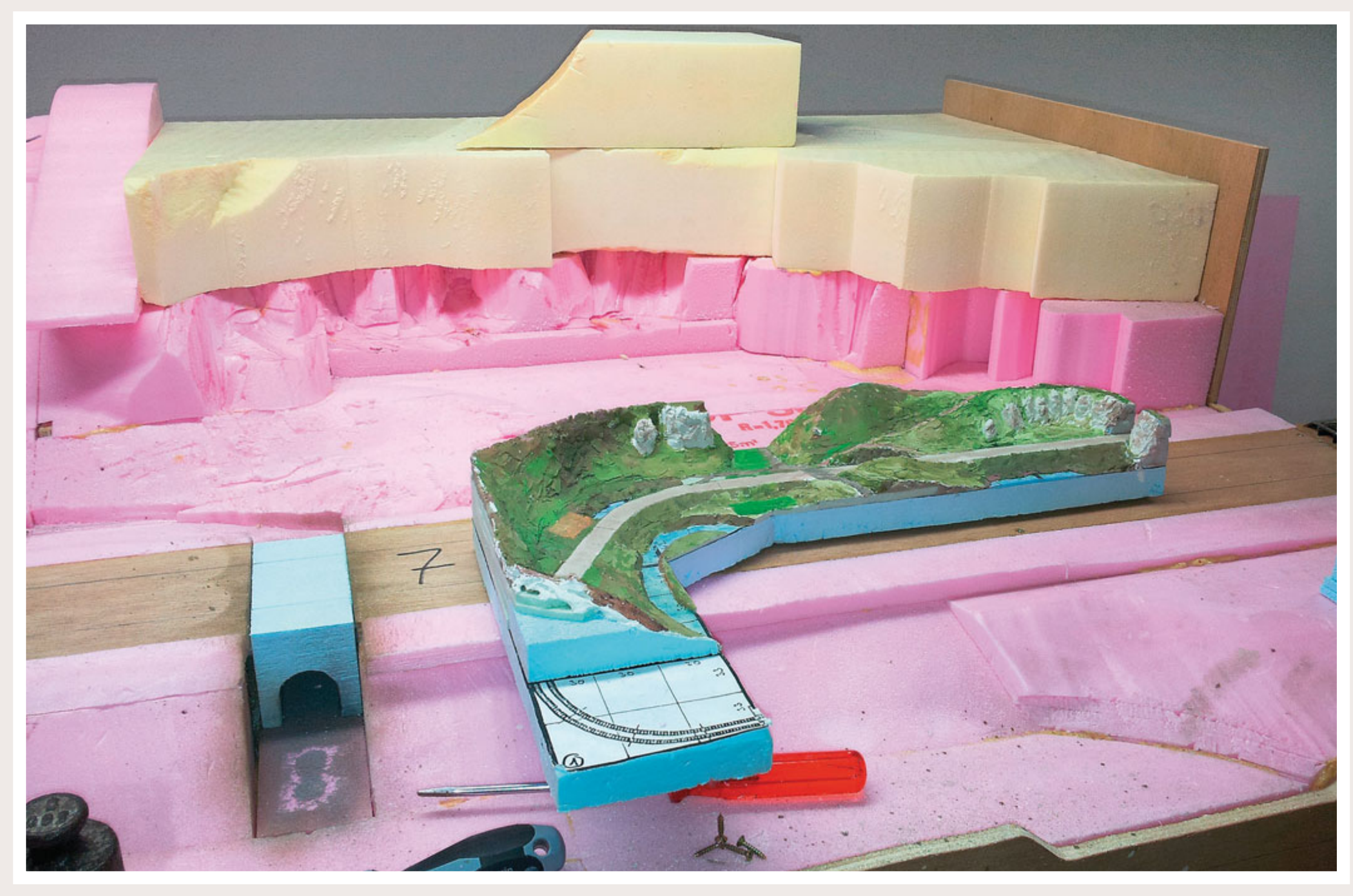
Da der Bau der Norwegen-Anlage 2012 Priorität hatte und es dann in der ersten Bauphase der Oberpfalz-Anlage zu einer größeren „Umplanung“ kam, widmete sich Josef Brandl nur in dort entstehenden Arbeitspausen der Altmühlbahn. Beim Besuch im Oktober war der Rohling für das Portal des Eßlinger Tunnels erstellt und probeweise auf seinem Platz eingepasst.

3. April 2013

Ab diesem Zeitpunkt nahm die Realisierung Fahrt auf. Waren während des Winters die Geländekonturen überarbeitet worden, wurde nun die Gleisverlegung vorbereitet. Hierzu gehörten insbesondere der Einbau der Brücke und des Durchlasses zwischen Altmühl und den Altwassern.

9. April 2013

Im Verlauf der darauf folgenden Woche ging es mit der Gleisverlegung voran. Ganz klassisch wurde das Roco-Gleis von Josef Brandl auf Korkbettung verklebt. Auf eine Überhöhung der Kurven wurde verzichtet. Ausschlaggebend war hierbei die Betriebssicherheit. Die Kurve erstreckt sich immerhin über drei Segmente, so dass durch die notwendigen Stöße eine Fixierung im exakten



Josef Brandl diente das Miniaturmodell der Anlage immer wieder als Orientierung. Gerade die Geländehöhe lässt sich auf diesem Weg gut einschätzen.

Winkel und in der genauen Höhenlage ausgesprochen schwierig geworden wäre.

Das Gelände im Bereich des Altwassers zwischen Eßlinger Tunnel und den Gebäuden wurde aus Hartschaum aufgebaut, verklebt und konturiert. Bei diesen Arbeiten wurde auch jedes einzelne Gebäude durch das Zuschneiden der darunterliegenden Platte in seine exakte Höhenposition gebracht, was bei einigen Gebäuden dadurch erschwert wurde, dass ihre Grundfläche auf zwei Module verteilt liegt.

23. April 2013

Circa 14 Tage später waren alle Gebäude endgültig eingepasst. Mit Messer und Raspeln war Josef Brandl den Hartschaumbereichen „zu Leibe gerückt", so dass nun auch schon die diversen Felsen aus Gips aufgebaut werden konnten. Nach dem Aushärten wurden von ihm die Konturen herausgearbeitet. Die Grundierung, um die Poren zu schließen, und der erste helle Farbauftrag standen unmittelbar an. Das Tunnelportal war nun in die Landschaft eingebettet und die seitliche Mauer in den Hartschaum geritzt. Da der Bereich im Tunneleingang später nur noch sehr beschwerlich zu erreichen wäre, wurde hier auch schon mit dem Aufbringen des Gleisschotters begonnen.

8. Mai 2013

Der Besuch Anfang der zweiten Maiwoche brachte in der Wahrnehmung einen der großen Sprünge Richtung „Vollendung" der Anlage. Das gesamte Gelände, die Straßen und Wege hatten einen kalksteingrauen Grundanstrich bekommen und das bisher vorherrschende Gelb, Rosa, Grün und Blau der Schaumstoffplatten war beinahe vollständig verschwunden. Zudem war die Bahntrasse nun komplett eingeschottert. Zwischen dem Altwasser und den Felsen an der „Hilzernen Klinge" hatte Josef Brandl Bruchsteine und Geröll aufgebracht, so dass sich der „steinige" Eindruck gerade in diesem Bereich bereits erahnen ließ. Die Felsen hatten mehrere Farbaufträge erhalten, so dass sie nun ungeheuer plastisch aus den Hängen hervortraten.

Auch die Altmühlbrücke war bis auf das Geländer bereits fertig. Sie hat im Vergleich zum Original eine der Betonstützen im Fluss eingebüßt, passt sich aber gerade dadurch wunderbar in die Größenverhältnisse der umliegenden Landschaft ein.

Ein Defizit der Landschaftsgestaltung, das in der Planung nicht wahrgenommen wurde, zeigte sich, als das Gelände seinen Farbauftrag bekommen hatte. Der Geländebereich für den Kruspelberg oberhalb des Eßlinger Tunnels war einfach zu klein, um den Wald und die Schneise für die Telegrafenmasten glaubwürdig darzustellen. Josef Brandl hat das Problem in den Griff bekommen, indem er dem nicht durchgestalteten „technischen Bereich Treuchtlingen" 20 cm Landschaft „abgerungen" hat.

Langsam traten nun auch erste Detaillierungsfragen auf: beispielsweise, wie denn die Begrenzung der Straße Dollnstein–Solnhofen ausgesehen haben könnte. Hier wurde mit Betonsteinen experimentiert, die dann tatsächlich anstelle der gewöhnlichen schwarz-weiß gestrichenen Holzpfosten zum Einsatz kamen.

Nervensache

Die bayerischen Pfingstferien 2013 waren für alle Daheimgebliebenen ernüchternd: kalt, windig, bedeckt und fast jeden Tag reichlich Regen. Die Wettervorhersage für das erste Juniwochenende 2013 war dann noch schlimmer. Bis zu 150 Liter pro Quadratmeter in manchen Bereichen Bayerns, dazu vielerorts Hochwasser und die Gefahr von Überschwemmungen.

Für jemanden, der die Bilder vom Pfingsthochwasser 1999 in der Brandl'schen Werkstatt kennt, als weite Teile Neustadts unter Donauwasser standen, waren das wirklich beunruhigende Nach-



Gemeinsam nehmen Josef Brandl und Michael Stein die Bilder für den Druck des Anlagenhintergrunds in Augenschein. FOTOS: MICHAEL STEIN (2)

richten. Vor dem inneren Auge erschienen die Brandl'sche Werkstatt, die unter Wasser steht, und die eigene halbfertige Anlage, die durch das verbaute Styrodur obenauf schwimmt.

Bei einem ersten Anruf am Samstagabend war Josef Brandl sehr locker und gelöst, denn immerhin waren seinerzeit ja die Dämme befestigt worden, so dass das Donauwasser keine Chance haben dürfte. Als am Sonntagabend dann im Internet zu lesen war, dass ein Damm im benachbarten Bad Gögging zu brechen droht, war das Schreckgespenst wieder da.

Und an diesem Abend hörte sich der Modellbauer dann doch anders an. Gott sei Dank erleichtert, denn den Hilfskräften war es gelungen, den Damm zu sichern. Es waren ambivalente Gefühle in diesen Tagen: Dankbare Gedanken gingen zu all den Helferinnen und Helfern, die in diesen Tagen in ganz Deutschland, Österreich und Tschechien im Kampf gegen die Wassermassen geholfen haben. Dazu kam das Mitgefühl mit all jenen, die in diesen Stunden ihre kleinen oder großen Katastrophen erlebten. Beachtlich waren die Solidarität und Unterstützung, die ich in diesen Tagen bei Aktionen und Spendensammlungen auch in unserer Gemeinde am Starnberger See erlebt habe.

Andererseits: Hätte es das große Pfingsthochwasser 1999 nicht gegeben, wäre Josef Brandl im Hauptberuf vielleicht Gärtner geblieben und die vielen „Modellbahnkunstwerke" der vergangenen 15 Jahre wären so nie entstanden. Selbst Katastrophen können bisweilen großartige Entwicklungen hervorrufen.

Glücksache

Wer andere Brandl-Anlagen kennt, weiß, dass ein nicht unerheblicher Teil der positiven Wirkung durch das Zusammenspiel von perfekt gestalteter Landschaft und darauf abgestimmtem Fotohintergrund entsteht. Josef Brandls Tochter Gabriele ist Fotografin und hat in den vergangenen Jahren nicht nur unzählige absolut erstklassige Modellfotos aufgenommen, sondern auch für zahlreiche Hintergrundmotive verantwortlich gezeichnet.

Vater und Tochter machten sich im späten Frühling auf, um im Altmühltal geeignete Aufnahmen zu machen, die sich zu einem Fotohintergrund verarbeiten ließen. Eigene Versuche, vom südlichen Gegenhang aus brauchbare Fotos zu schießen, waren wegen der Bewaldung oder einzeln stehender Wacholdersträucher gescheitert.

Gabriele Brandl blieb unten im Tal, fand dort die richtigen Standpunkte und machte eine Reihe von Aufnahmen, die zu dem Fotohintergrund zusammengesetzt wurden. Dank des tiefen Fotostandpunkts gibt es keinen „Perspektivbruch" zwischen Landschaft und Hintergrund. Sowohl das Wetter als auch die Entwicklung der Pflanzen passten einfach 100%ig. Die Grüntöne der von Josef Brandl verwendeten Materialien harmonieren so großartig mit den fotografierten Wiesen und Bäumen, dass man manchmal mehrfach hingucken muss, um festzustellen, wo die Modelllandschaft aufhört und der Hintergrund beginnt.

25. Juni 2013

Ende Juni hatte der Anlagenbau einen weiteren Riesenschritt gemacht. Josef Brandl hatte die Grundbegrünung aufgebracht und die Felder angelegt. Die Altmühl hatte ihre im wahrsten Sinne des Wortes „Grund"-Farbe bekommen. Dazu waren die Frontbretter gespachtelt und grau lackiert worden. Der spannende Effekt: Die Anlage wirkte dadurch mit einem Mal deutlich kleiner.

Und dann ging es an die Details: Wie lässt sich bei der anstehenden Trennungen der Anlagensegmente die Bogenweiche im unterirdischen Verteilerkreis am einfachsten aus- und später wieder einbauen? Welchen Abstand verwendet man für die Vorsignalbaken angesichts der Stauchung der Gleislänge? Wohin kommen die Misthaufen? Welche Art von Telegrafenmast soll



Immer wieder dienten Vorbildfotos als Vorlage für die „Bepflanzung“ im Modell.



Kein (Wacholder-) Baum oder Busch wurde gesetzt, ohne dessen Wirkung zu überprüfen. Fotos: Michael Stein (2)



Während Brandl gestaltete, entstanden in Pöcking die Grundkonstruktionen der nicht gestalteten Wendeschleifen. Foto: Gideon Grimmel

verwendet werden? Sollen auch die Stromleitungen im Modell dargestellt werden?

22. Juli 2013
Der Sommer brachte die „Begrünung“ mit den „höheren“ Pflanzen: Kraut, Sträucher und Bäume wurden gesetzt. Wiederum arbeitete Josef Brandl anhand vorliegender Aufnahmen, aber eben nicht „sklavisch“.

In den Sommerferien verschob sich der Schwerpunkt der Arbeiten von Neustadt ins heimische „AW“. Josef Brandl war mit der Oberpfalz-Anlage beschäftigt, die früher fertig werden musste, und bis zur Fertigstellung von „Hagenacker“ blieb Zeit authentische Fahrzeuge so gut detailliert fertigzustellen, dass man diese auch präsentieren kann.

Der erste Schwerpunkt lag auf der Fertigstellung des „Rhein-Pfeil“ von 1952, dann folgten hintereinander zeitgleich sechs verschiedene Loks der Reihe 01, zwei 57er, vier 44er, zwei 38er, die 70 045 mit dem GmP nach Rennertshofen und dazwischen eingestreut eine 64 und eine 52. Manche der Modelle hatten bereits einen mehr als 20-jährigen Dornröschenschlaf hinter sich, aus dem sie nun erwachten. Neben den Lokomotiven selbst war mir wichtig, dass aus den Führerhäusern nicht immer nur das viel zu häufig verwendete klassische Roco-Lokpersonal ins Nirwana der Modelllandschaft herausblickt, sondern Lokführer und Heizer ordentlich ihren Dienst auf den Maschinen tun. Was natürlich nicht ausschließt, dass diese den Beobachtern und Fotografen an der Strecke auch einmal zuwinken. Zahlreiche Preiser- und Roco-Lokpersonale mussten daher etliche „Operationen“ über sich ergehen lassen, bis sie an ihrem Arbeitsplatz zum Einsatz kamen.

6. September 2013
Beim nächsten Besuch Anfang September konnten einfach einmal ein paar Garnituren auf die noch nicht vollendete Anlage gestellt werden. Würde sich der erhoffte Gesamteindruck, die Wirkung von Landschaft und Eisenbahn, tatsächlich einstellen?

23. Oktober 2013
Gerade während der „heißen Fotografierphase“ der Oberpfalz-Anlage traf der Hintergrund ein. Natürlich musste er probeweise hingehalten werden; und wenn auch die exakte Positionierung so noch nicht möglich war, so war der Eindruck selbst bei einfachem Neonlicht doch überwältigend.

19. November 2013
Nachdem die Arbeiten an der Oberpfalz-Anlage abgeschlossen waren und ihr Besitzer sich nun zu Hause über das „Meister“-Werk freuen konnte, lag Josef Brandls volle Konzentration jetzt auf der Fertigstellung des Werkstücks „Hagenacker“: Baum um Baum wurde gesetzt, die Wirkung begutachtet, weitere Bäume oder (Wacholder-)Büsche dazugefügt. Man hatte das Gefühl, dass Josef Brandl dabei noch mehr als sonst in seinem Element war und es ihm Freude machte, die Natur „wachsen zu sehen“ – irgendwie schlägt da eben noch immer das Herz eines Gärtners. Inzwischen stand auch das Vorsignal. Die Telegrafenmasten lagen bereit. Etliche Gewässerränder wurden weiter ausgestaltet und Misthaufen gesetzt. Nur die passenden Kilometersteine waren nicht im Handel zu bekommen. Diese Detailarbeit nahm ich mir als „Hausaufgabe“ mit.

25. November 2013
Eine Woche später war die Anlage um zahlreiche Details reicher und weitgehend fertig. Der Bahnübergang hatte seine Schranken bekommen. Die Kilometersteine wurden umgehend positioniert. Nur die Schuppen bei den Bahnwärterhäuschen fehlten noch, waren aber bereits auf dem Weg und bis zum anstehenden „Umzug“ der Anlage ins angrenzende ehemalige Gewächshaus ebenfalls eingebaut ... Wobei Josef Brandl bis zur letzten Minute noch an „seiner“ Natur bastelte.

Profitipps für die Praxis



Der Bau einer kleinen Modellbahnanlage ist oft eine durchaus große Herausforderung: Eingeschränkte Platzverhältnisse erfordern eine pfiffige Planung, die Gestaltung handwerkliches Geschick und ein kreatives Händchen. Das gilt auch für die technische Zuverlässigkeit: Denn was wäre eine Kleinstanlage ohne sicheren Fahrbetrieb?

Im neuesten Praxisband der MIBA-Redaktion stellt Gerhard Peter eine Kleinstanlage von der ersten Idee über die Planung, den Bau und die Gestaltung bis hin zum Fahrbetrieb vor. In zwölf Kapiteln geht er auf Rahmenbau, Gleisverlegung, Elektrik, Gestaltung von Landschaft und Vegetation sowie den Bau von Brücken, Tunneln und Stützmauern ein.

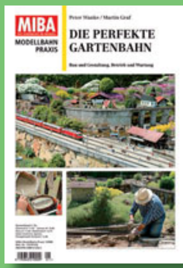
Die aktuelle Ausgabe von MIBA-Modellbahn-Praxis bietet Anregungen, Tipps und Knowhow für alle aktiven Modellbahner, unabhängig von Baugröße und System, dargestellter Epoche und Anlagenthema!

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 300 Abbildungen
Best.-Nr. 15078447 | € 10,–

Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



Best.-Nr. 150 87435



Best.-Nr. 150 87436



Best.-Nr. 150 87437



Best.-Nr. 150 87438



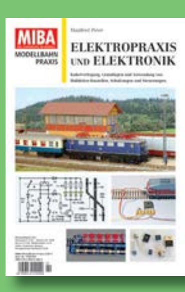
Best.-Nr. 150 87439



Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,–

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de





Schauspiel für einen Vorhang

Bei den Aufnahmen, die Gabriele und Josef Brandl für die Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“ anfertigen, wird nichts dem Zufall überlassen. Beinahe einer Dramaturgie folgend werden Figuren arrangiert, Züge platziert und Blickwinkel ausgelotet.



Bis eine solche, für die Reihe „Josef Brandls Traumanlagen“ inszenierte Aufnahme im Kasten ist, vergeht einige Zeit. Schließlich ist jedes kleine Detail zu beachten.

Ende November war die Anlage vom Keller in das Gewächshaus umgezogen. Fotoaufnahmen von Brandl-Anlagen gehören sicherlich ohne zu übertreiben zur „1. Liga“ der Modellbahnfotografie. Der Anlagenbauer und seine Tochter Gabriele wurden in den letzten Jahren zu einem eingespielten Team, das die überwiegend der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Anlagen so einfängt, dass Modellbahnfreunde einen Eindruck des kunstfertigen Schaffens bekommen. Manches Foto ist sogar noch perfekter als das Motiv im späteren Betriebsalltag, da einfach alle Faktoren für die Aufnahme mit beträchtlichem Aufwand bis ins kleinste Detail arrangiert wurden. Allein für die im Vergleich zu anderen Werken Josef Brandls doch überschaubare Anlage aus dem Altmühltal waren gut zwei Wochen Zeitbedarf eingeplant.

Da es die arbeitsreiche Vorweihnachtszeit unmöglich machte, Urlaubstage zu nehmen, wurden etliche meiner dienstlichen Arbeitseinheiten in die Nachtstunden gelegt. So gelang es immerhin, sechs Mal in dieser Zeit jeweils einen halben Tag lang beim Fotografieren mit dabei und manchmal sogar behilflich zu sein.

Bilder im Kopf

„Des könnt' ma doch mal probieren ...“ – „Von da gibt's doch ein super Motiv ...“ – „Schauns' doch amal da so rüber ...“ – Josef Brandl bewegte sich mit mitreißender Begeisterung um die Anlage oder den Anlagenteil herum, und man hatte das Gefühl, als ob in seinem Kopf schon ein Bild existiert – nein, ganz viele Bilder. Mit geübtem Blick für Natur und Details wurde der spätere Bildausschnitt von Josef Brandl „imaginiert“, die Meinung seiner Tochter eingeholt ... und dann begannen die Arbeitsabläufe.

Je nach geplanter Aufnahme setzte Gabriele Brandl die starken Fotoleuchten ein, um sowohl die Landschaft als auch das eigentliche zentrale Motiv ausreichend auszuleuchten. Oft verging dabei pro Einstellung eine Weile, bis sich jede Lampe am richtigen Platz befand, die Leuchtstärke perfekt eingestellt und die Fotografin zufrieden war.

Kleine routinierte Tricks halfen, falls doch einmal die Lichtstärke nicht ausreichte, um z.B. die Konturen einer Lokfront oder eines Fahrwerks „ins rechte Licht zu setzten.“ – gelernt ist gelernt

In der Zwischenzeit wurde dann das eigentliche Motiv im wahrsten Sinne des Wortes „inszeniert“: eine Lok, ein Zug, eine Zugbegegnung, ein Moment aus dem Leben der Menschen (oder Tiere) an den Gebäuden oder in der Natur. Sollten es „echte Züge“ sein, sollte die exakte Wagenreihung eingehalten werden. Auch „frei erfundene“ oder „nachempfundene“ Garnituren sollten unbedingt glaubhaft wirken und den eisenbahntechnischen Betriebsregeln entsprechen. Natürlich sollten auch die Alltagsszenen das wirkliche Leben widerspiegeln und in sich stimmig wirken.

Auch hierbei war der beeindruckende Fundus Josef Brandls immer wieder hilfreich – immer wieder komponierte er Szenen, die das Eisenbahnmotiv perfekt ergänzten, manchmal im positivsten Sinn in den Hintergrund schoben oder auch einfach für sich standen. Dazu kamen die Ergebnisse mancher meiner eigenen Bastelstunden der vergangenen Jahre, in denen ich manchem „Preiserlein“ mit Skalpell und Pinsel zu Leibe gerückt war und manch ein Gefährt nun über Insassen oder Nummernschilder verfügte.

Bereits im Laufe des Sommers war eine Liste von „echten“ Zügen mit Wagenreihung zusammengestellt worden, die in Szene gesetzt werden sollten. Ab Oktober wurde das rollende Material dann peu à peu nach Neustadt transportiert und dort erst einmal in Schubladen und auf Regalbrettern deponiert um später seinen Auftritt auf dem Laufsteg zu erhalten.

In Josef Brandls „Fotoatelier“, sprich dem ehemaligen Gewächshaus, wurden zu Beginn der Fotoarbeiten dann zwei breite Biertische aufgestellt, auf denen etwa ein Dutzend Züge bis zu ihrem „Einsatz“ griffbereit geparkt werden konnten. Wagen, die mehrfach verwendet werden sollten, erhielten dabei in manchen Zusammenstellungen „Platzhalter“ aus entsprechend beschrifteten

Perspektive prüfen und die Ausleuchtung anpassen. Nur so lassen sich die arrangierten Szenen wirkungsvoll einfangen.
Fotos: Michael Stein (3)



Position und Ausleuchtungsstärke jeder der Blitzlampen müssen präzise stimmen, um derart perfekte Ergebnisse zu erzielen, wie sie Gabriele Brandl und ihr Vater abliefern.



Josef Brandls Blick für das Detail ist die Basis für die Szenen. Gabriele Brandl besitzt als gelernte Fotografin das notwendige Wissen für die fotografische Umsetzung.

Papierstreifen. Eine Kiste voll Ordner mit Reihungsplänen und alten Fotos stand zusätzlich bereit, um im Zweifelsfall Zusammenstellungen auch noch einmal überprüfen zu können.

War das Motiv an Ort und Stelle, mussten die äußeren Bedingungen angepasst werden. Schließlich sollte der gewohnte äußerst realistische Bildeindruck entstehen. Sollte beispielsweise von oben den Hang hinunterfotografiert werden, musste der eigentliche Anlagenhintergrund für diese Einstellung auf die Vorderseite der Anlage wechseln. Mit hohem technischen Aufwand war es möglich, Höhe und Winkel genau zu justieren.

Einstellungen und Bildausschnitt

Nun musste zuletzt der Fotoapparat exakt so positioniert werden, dass sich der Bildausschnitt auch tatsächlich so wie beabsichtigt ergab. Josef und Gabriele Brandl prüften dabei immer wieder, korrigierten mehrfach die Position des Fotoapparats oder veränderten den Standort des Motivs oder die Motivkomposition, bis wirklich die beste Einstellung gefunden war. War eine Aufnahme „im Kasten", wurde überlegt und beschlossen, ob durch „kleinere" Veränderungen noch eine „Variante" erstellt oder ob mit einer ganz neuen Einstellung begonnen werden sollte.

Eine besondere Chance boten im Fall der Anlage „Hagenacker" die vielen Segmente der Anlage. So war es nach jeweils unterschiedlichen Teilungen möglich, die Kamera so zu positionieren, wie es am endgültigen Standort bei der zusammengebauten Anlage unmöglich ist. Dadurch ergeben sich Impressionen, die leider später selbst mir als Anlagenbesitzer vorenthalten bleiben.

Andererseits kommt es bei den Fotoarbeiten vor, dass bei bestimmten Standpunkten des Fotoapparats der Bildausschnitt im Vordergrund unschön über den Rand der Anlage hinausreicht – schließlich ist die Fläche begrenzt. Diesem Effekt begegnete Josef Brandl modellbauerisch, mit dem Ergebnis, dass die eigentliche Anlagenbegrenzung beinahe völlig verschwand und auf den Bildern später nicht mehr zu erkennen ist.

Zehn Tage vor Heiligabend waren weit über 300 tolle Aufnahmen der Anlage angefertigt, gemeinschaftlich etliche Packungen Schokoriegel als „Stärkung" verzehrt und die „Fotosession" abgeschlossen. Es galt nun, die Fahrzeuge wieder behutsam für die Rückreise fertig zu machen und in ihr Pöckinger „Heimat-Bw" zu befördern.

Am 17. Dezember 2013 wurde die Anlage mit größter Vorsicht verladen. Die Segmente der Anlage passten mit Ausnahme von einem, das Josef Brandl in seinem Wagen befördern konnte, gerade so in den ganz großen Transporter, der angemietet worden war. Vorsichtig eingeschlichtet und mit Schaumstoff gegeneinander abgepolstert, fuhr ich sie eine Woche vor Weihnachten und knapp zwei Jahre nach ihrem Umzug nach Neustadt zurück nach Pöcking.

Endspurt

Fotohintergrund auf die in zu Hause bereits präparierten Wände montieren, die Segmente aufstellen, verschrauben, die Höhe justieren und schließlich alles exakt an seinen Ort schieben – nach gut fünf Stunden war tatsächlich alles an seinem Platz.

Ich gestehe: In diesem Moment realisierte ich eigentlich noch gar nicht, dass nun ein lange gehegter Traum tatsächlich wahr geworden war, auch wenn vor der Fertigstellung der Anlage noch die beiden Kehrschleifen Richtung Solnhofen/Treuchtlingen bzw. Dollnstein/Ingolstadt mit ihren Gleiswendeln fertiggestellt werden mussten … und die Verdrahtung, ach ja, und auch noch das eine oder andere Zugprojekt – vielleicht auch eine Computersteuerung …

38 4035 verlässt mit einem Eilzug über Ingolstadt nach München den Eßlinger Tunnel und passiert das nette Bahnwärterhaus nach bayerischem Einheitsgrundriss.



Mit der Kamera durch Hagenacker

Das Altmühltal lässt sich herrlich erwandern. Gerade Eisenbahnfans kamen und kommen dabei voll auf ihre Kosten, liegen Bahn und Fluss doch immer wieder dicht beieinander.



Hubert Maier, leidenschaftlicher Eisenbahner, Naturfreund und Wanderer, entsteigt im späten Frühjahr 1952 im Bahnhof Solnhofen einem der „preußischen“ Personenzüge: P 8, Packwagen und vier vierachsige Abteilwagen – wobei dieses Mal tatsächlich einer der vier ein „alter Sachse“ war. Der Himmel ist nur leicht bewölkt und die Sonne scheint, so macht sich Hubert auf zu einer Wanderung durchs wunderschöne Altmühltal, flussabwärts nach Dollnstein.

Etwa zwei Stunden bzw. 10 km Fußmarsch später, vorbei an der bekannten Felsformation der „12 Apostel“ und verlängert durch eine genussvolle und erfrischende Einkehr im Wirtshaus in Mörnsheim, hat er den Kruspelberg umrundet und das südöstliche



Am 19.07.1953 überquert die 38 2264 bei Dollnstein die Altmühl, am Haken hat sie den S 903.
Foto: C. Bellingrodt/Slg. Eisenbahnstiftung



Trotz des regen Zugverkehrs strahlt das Altmühltal eine wunderbare Ruhe aus.

Portal des Eßlinger Tunnels erreicht. Hubert nimmt sich oberhalb des Tunnelportals ein wenig Zeit, blickt hinunter auf die KBS 413 und auf die letzten Flusskilometer der Altmühl in Mittelfranken.

„Mittelfranken?“ mag sich der ortskundige Leser heute fragen. Ganz recht, denn zu dieser Zeit gehörte die Ortschaft Hagenacker, auf die er blickt, noch zur Gemeinde Eberswang. Die beiden Orte wurden erst zum 1. Januar 1972 nach Dollnstein eingegliedert. In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Zuordnung zum Landkreis Eichstätt und damit auch zum Regierungsbezirk Oberbayern.

Aus Sicht der Eisenbahner freilich bewegte sich Hubert die ganze Zeit im Bereich der Bundesbahndirektion München, die sich nach Nordwesten bis nach Treuchtlingen erstreckt und zu der somit auch die südöstliche Altmühlstrecke von Ingolstadt nach Treuchtlingen gehört.

Eßlinger Tunnel und Bahnwärterhaus

Hubert, unser Wanderer, hat an dieser Stelle, gegenüber der Bahn, einen gewaltigen „Umweg“ hinter sich gebracht. Bereits fünf Wegkilometer zuvor hatte er die Bahnstrecke nach einer Überquerung des Flusses im Kruspelberg verschwinden sehen. Er selbst war den Feldwegen entlang der Altmühl gefolgt und hatte den „Berg“ in einer großen Schleife umrundet. Beim Bahnbau zwischen 1867 und 1870 wurde dieser Ausläufer der höher gelegenen Gelände-



1956 nimmt sich auch Ernst Höcherl an derselben Stelle Zeit für einen Blick über das beeindruckende Panorama von Landschaft und Eisenbahn.
FOTO: E. HÖCHERL/SLG. S. LÜDECKE

Steigt man sogar noch ein Stückchen höher den Hang hinauf, bietet sich ein eindrucksvoller Blick über die (Modell-)Landschaft.



Zum Haus gehörten natürlich noch Schuppen, ein Gemüsegarten und etliche Obstbäume, denn vom Bahnwärtergehalt allein lässt sich in der schweren Nachkriegszeit eine Familie eher schlecht als recht versorgen.



Unterhalb des Trockenhangs, dem noch ein Feld zur Bewirtschaftung abgerungen wurde, bringt eine Ingolstädter BR 38 einen für die frühen 50er Jahre auf der Altmühlstrecke klassischen Personenzug aus preußischen Abteil- und Packwagen nach Treuchtlingen. Fließend gehen Modell und Hintergrundaufnahme vom „Originalschauplatz" ineinander über.

flächen mit einem 633 m langen Tunnel durchstochen. Zunächst erfolgte der Bau der Strecke nur eingleisig. Erst gut 20 Jahre später wurde mit steigendem Verkehrs- und Frachtaufkommen die Bahnstrecke auf zwei Gleise ausgebaut. In weiser Voraussicht hatte man jedoch schon in der ersten Ausbauphase die wesentlichen Kunstbauten bereits für einen zweigleisen Betrieb ausgeführt, was Kosten sparte.

Nur wenige Meter vom Tunnelportal entfernt erblickt unser Eisenbahnwanderer nördlich der Gleise eines der seinerzeit nach den bayrischen „Normalien" gebauten Bahnwärterhäuschen. Je nach erforderlicher Größe wurde eine Variante der vorgegebenen Pläne gewählt und den örtlichen Gegebenheiten und den in der Umgebung verfügbaren Baustoffen angepasst. Die Räumlichkeiten waren nicht üppig: Im Erdgeschoss befanden sich Stube,



Küche, Kammer und im kleinen Anbau die Toilette, im Obergeschoss das Schlafzimmer und eine Kammer. Zum Haus gehörten natürlich noch Schuppen, ein Gemüsegarten und etliche Obstbäume, denn vom Bahnwärtergehalt allein lässt sich in der schweren Nachkriegszeit eine Familie eher schlecht als recht versorgen. Noch sieht Hubert davor am Streckenrand eines der vormals zwei Läutewerke – archaische Sicherheitstechnik, die schon bald ausgedient haben wird.

Felsen und die Dollnsteiner Trockenhänge

Auf der nördlichen Hangseite oberhalb der Bauernhöfe von Hagenacker erblickt unser Wanderer gewaltige Felsformationen aus Massenkalk und Dolomitgestein, ein typisches Merkmal dieser Gegend. Bereits die „Ur-Altmühl" hatte vor Hunderttausenden von Jahren begonnen, sie freizuspülen, bevor sie beim heutigen Dollnstein in die „Ur-Donau" mündete, die erst vor etwa 200.000 Jahren, während der Rißeiszeit, nach Süden in ihr heutiges Flusstal auswich und der Altmühl so das Urdonautal überließ.

Neben den Felsen schweift der Blick über die (heute als einzigartige Geo- und Biotope anerkannten und geschützten) „Dollnsteiner Trockenhänge". Gesäumt von Kiefern und verstreut mit Wacholdersträuchern bewachsen ziehen sich die mit Gräsern bedeckten und mit Kalksteinbrocken übersäten Hänge hinauf zu den hochgelegenen, landwirtschaftlich genutzten Albflächen.

Altmühl und Altwasser

Deutlich erkennt unser Wanderer, wie das Flussbett ursprünglich durch das Tal mäanderte. Der beim Bahnbau wegen der seinerzeit noch sehr häufigen Hochwasser aufgeschüttete Damm schnitt auf der nördlichen Talseite ein erstes Mal eine Flussstrecke ab und ließ diese zum Altwasser werden. Ein neues Flussbett wurde von Hunderten Arbeitern, viele davon aus Italien, Slowenien oder Böhmen, gegraben.

Der Feldweg führt Hubert am Hang entlang (vorbei an den auf der Anlage nicht dargestellten Gebäuden) zu den Wohnhäusern, Ställen und Scheunen, die zwei landwirtschaftliche Familienbe-



Für den Freizeitangler sind die Altwasser bis heute erstklassige Fischgewässer – vielleicht beißt ja ein Karpfen an. Das Wasser müsste jetzt im Spätfrühling eigentlich schon warm genug sein.

Bereits die „Ur-Altmühl" hatte vor Hunderttausenden von Jahren begonnen, sie freizuspülen, bevor sie beim heutigen Dollnstein in die „Ur-Donau" mündete, die erst vor etwa 200.000 Jahren, während der Rißeiszeit, nach Süden in ihr heutiges Flusstal auswich und der Altmühl das Urdonautal überließ.

Hinter der Weihersfeldkapelle der „Schwabsche Hof": links die Eingangstür und rechts der Anbau für Wagen, Karren und anderes landwirtschaftliches Gerät.



Links vorn das Backhaus mit dem Anbau für die Hühner, die heute früh anscheinend noch nicht aus dem Stall gelassen worden sind.



Eine kurze Arbeitspause nutzt die Altbäuerin zu einigen besinnlichen Minuten in der Kapelle.

triebe bilden. Kühe, Schweine und Federvieh werden gehalten, auf den Feldern wachsen Hafer und Weizen, und in unmittelbarer Nähe werden Gemüse und Kräuter angebaut.

Das erste Haus zur Rechten ist der Hof der Familie Schwab (Name geändert). Das Gebäude ist uralt. Würde die freundliche Bäuerin den Wanderer kurz in den Wohnbereich hereinbitten, würde sie ihm bestimmt neben der Bauernstube auch das historische Tonnengewölbe im hinteren Raum auf der linken Seite zeigen. In dem nördlichen, dem Hang zugewandten Wirtschaftsbereich haben unten im Stall die Milchkühe und Schweine ihren Platz. Darüber werden Heu und Stroh eingelagert. Im kleinen Anbau direkt am Feldweg stellt der Bauer Leiterwagen und kleineres Gerät für die Feldarbeit unter. Für die Hühner wurde gleich am Backhäuschen ein Stall angebaut. Das bedeutete sogar im Winter einmal die Woche „warm einheizen“. Die Scheunen und Stallgebäude der Höfe sind im Lauf der Zeit so zusammengewachsen, dass schon genau erklärt werden muss, wo der eine Hof aufhört und der nächste anfängt.

Jetzt, in der Zeit kurz vor Pfingsten ist auf den Höfen jede Menge zu tun. Ganz egal zu welcher Zeit zwischen Sonnenauf- und -untergang man auch vorbeikommt, sieht man vom Bauern bis zur Magd alle bei geschäftigem Treiben.

Gern würde unser Wanderer einen Blick in die Weihersfeldkapelle werfen, doch der kleine neuromanische Sakralbau, der 1868 während des Baus der Eisenbahnlinie geweiht wurde, ist leider verschlossen, und die Altbäuerin, die den Schlüssel verwahrt, ist nirgends zu sehen. Also weiter am Gemüsegarten vorbei Richtung Bahnübergang. Auch hier wird fleißig geschafft, denn es sollen ja auch Vitamine auf den Tisch kommen.

Nachdem Hubert am „Gauvogtschen Hof“ (Name geändert) vorbei ist, wirft er einen Blick zurück und ihm fällt ein der Bahnlinie zugewandter Anbau auf: „Angebaut, angebaut, umgebaut,

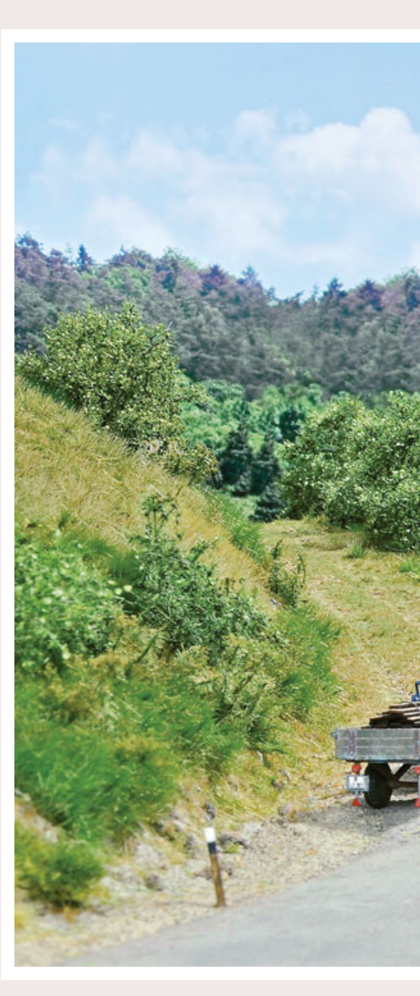


Neben Kräutern und Gemüse werden in den 50ern auch schon wieder Blumen gepflanzt, und da dürfen auch schon mal die Kinder schauen und schnuppern.
FOTO: MARGRAF/SLG. STEIN



Rechts im Vordergrund der Anbau mit den vielen kleinen Räumen. Insbesondere die neue Waschküche freut Bäuerin und Mägde. In heutigen Zeiten würde man vollständig neu bauen, doch lange Zeit waren derartige Erweiterungen die Regel.





Kleine Funktionsgebäude wie das Trafohäuschen werden selten wirklich gewürdigt und doch prägen sie das Landschaftsbild entscheidend mit.



Erstaunlich viele Autos sind an diesem Tag hier am Bahnübergang unterwegs.



Bauer Gauvogt hat Probleme mit seinem Schlepper, keinen Mucks macht das Gefährt mehr. Sein Sohnemann betrachtet inzwischen aufmerksam die Ingolstädter P 8.

zugebaut …" – amüsiert will Hubert sich diesen Teil des Hofs doch einmal näher ansehen und wendet sich zur Bahnlinie, um dieses eigenwillige „Architekturwunder" genauer zu betrachten. Ein freundlicher Knecht klärt ihn auf und lässt ihn sogar einen Blick in die Räume werfen: Direkt neben dem Haupthaus ein Abstellraum, dann in der Mitte – man riecht es schon von draußen – ein kleiner Schweinestall und im letzten Raum direkt an der Bahn eine Waschküche … Sogar einen von diesen ganz modernen Waschkesseln haben sie schon!

Trafohäuschen und Bahnübergang

An der Wegkreuzung, an der links der Weg durchs Tal nach Schernfeld und Eberswang abzweigt, passiert unser Wanderer auch das alte Trafohäuschen. In den 20er-Jahren hatte die elektrische Energieversorgung auch Dollnstein im Altmühltal erreicht und die Errichtung des zur Umspannung notwenigen Betriebsgebäudes erforderlich gemacht. Was unserer Wanderer nicht weiß: Noch fließt durch die Leitungen Strom mit 110 Volt, erst 1956 wird die Umstellung auf 220 Volt erfolgen.

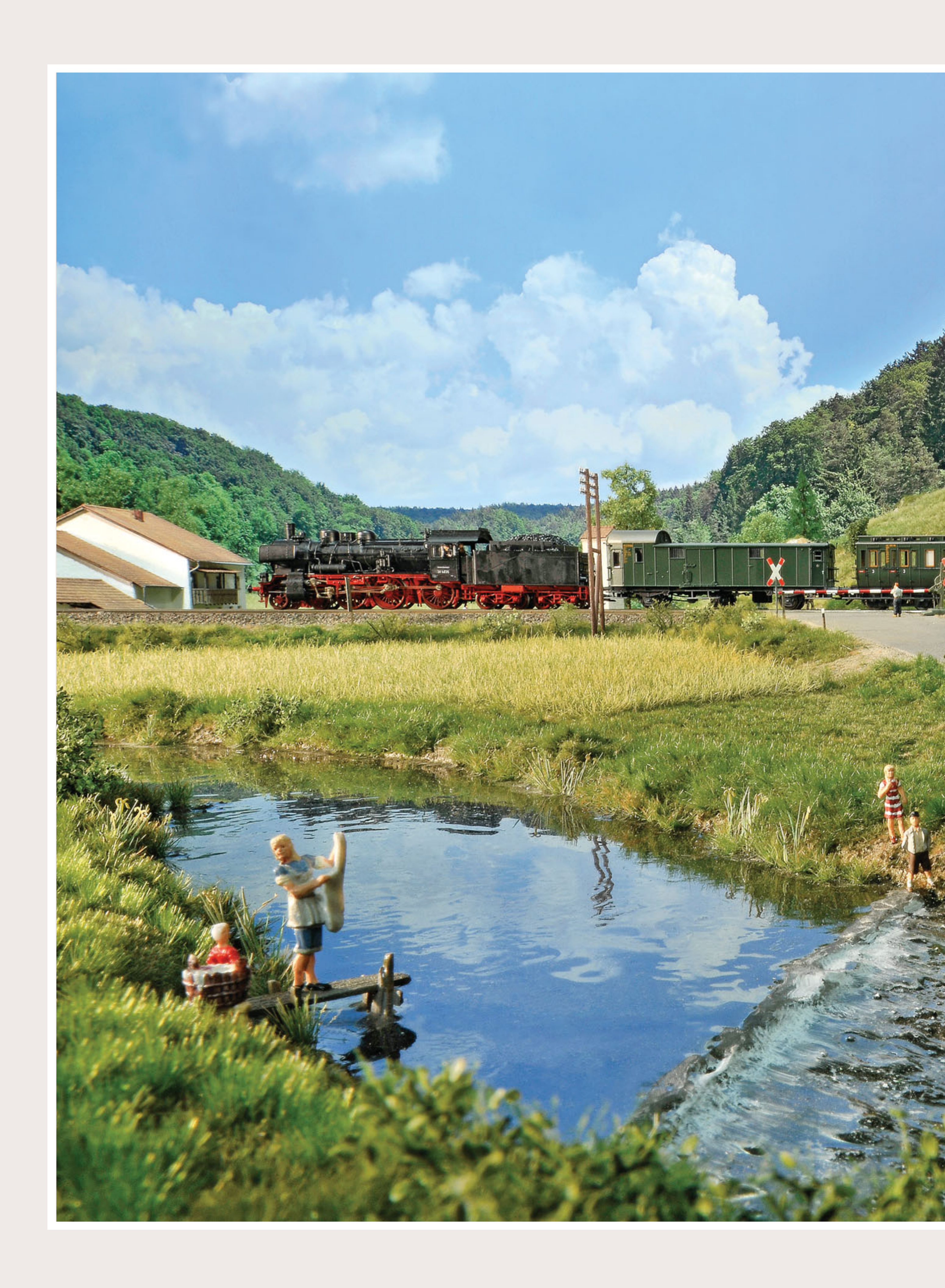
Noch während sich Hubert einen zufriedenstellenden Standort zum Fotografieren sucht, passiert auch schon der nächste Personenzug Richtung Treuchtlingen den Bahnübergang – gerade noch rechtzeitig konnte die Kamera mit dem teuren Farbfilm in Position gebracht werden. Hubert nimmt sich bald zwei Stunden Zeit und er bekommt eine beinahe repräsentative Auswahl an Lokomotiven und Zügen zu Gesicht und vor die Kamera: 38er und 64er aus Ingolstadt, 01er und 44er aus Treuchtlingen. Vor ein paar Jahren, weiß Hubert, hätte er noch 03er, 18.4-5er und 39er vor den Schnellzügen sehen können, aber die Zeiten sind vorbei. Eine brandneue VT 95-Garnitur zieht mit beachtlicher Geschwindigkeit vorbei. Hubert schaut auf die Uhr. Natürlich würde er gern noch den VT 06 aus der Rheinblitz-Gruppe abwarten, aber dann wird es zu spät mit der Rückfahrt. Vielleicht gibt es ja beim nächsten Besuch eine Möglichkeit.

Hubert überquert den Bahnübergang, um sich das Bahnwärterhäuschen auf der anderen Seite anzuschauen: ein „Zwilling" zu dem am Tunnelportal, aber natürlich mit anderem Schuppen. Dann gelingt ihm noch ein tolles Foto einer 01 mit „Pfingstgrüßen", die, wie er weiß, der Treuchtlinger Eisenbahner und Hobbykünstler Jakob auf die Windleitbleche zaubert.

Als Hubert den Trockenhang oberhalb des Bahnwärterhäuschens hinaufblickt, entdeckt er einen weiteren Eisenbahninteressierten, oder ist es „nur" ein Hobbykünstler, der da mit Bleistift und Skizzenblock am Hang sitzt und seine Eindrücke der Landschaft zu Papier bringt?

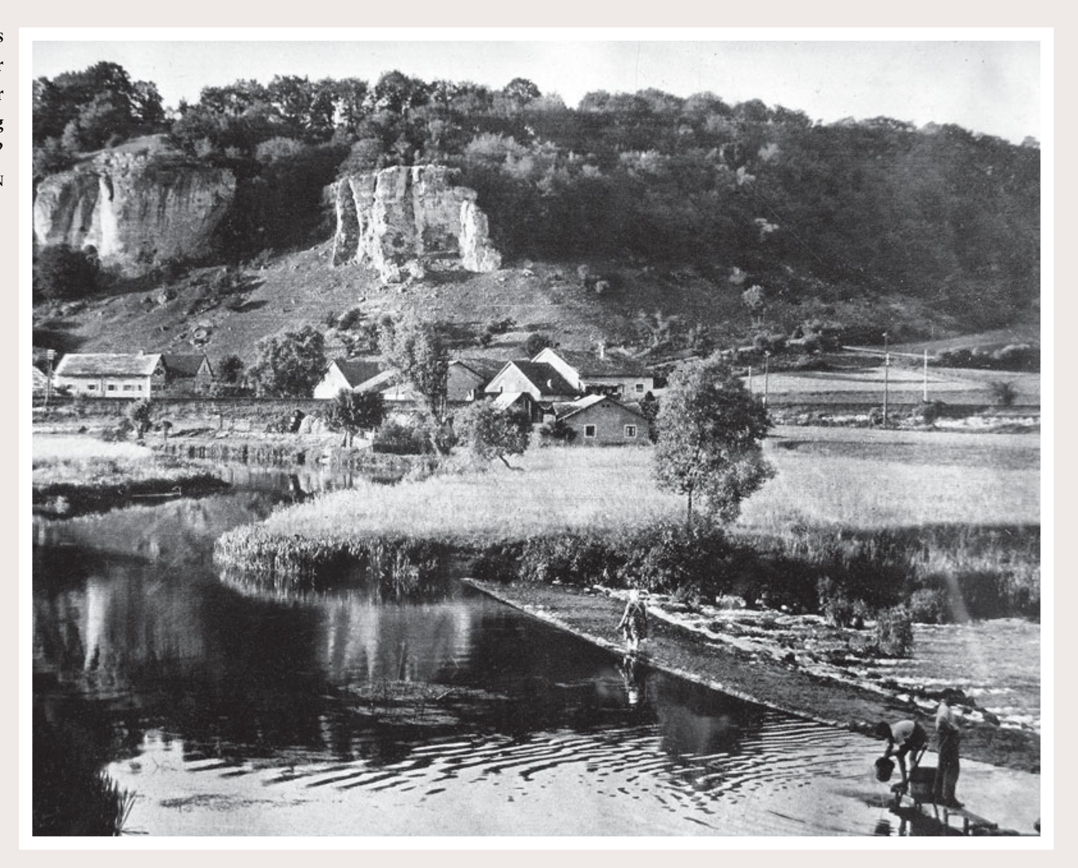
Wehr und Brücke

Hubert folgt der Straße und gelangt an die Altmühl. Dann, nachdem der Fluss die Höfe von Hagenacker passiert hat, wechselt er auf die südliche Talseite und erreicht ein Wehr, dessen Geschichte eng verknüpft ist mit jener des 1493 erstmals urkundlich erwähnten „Eisenhammers". Hier wurden bis ins Jahr 1882 Metalle, vor allem aus dem Eichstätter Raum verarbeitet. Ein Kanal versorgte bis zu vier Wasserräder mit Altmühlwasser. Im Zuge der Altmühlregulierung wurde er in den 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts allerdings zugeschüttet. Man brach nach verschiedenen anderen





Im Bereich des Altmühlwehres wurde seinerzeit von den einquartierten Frauen Wäsche gewaschen.



Männer beim Wäschewaschen? Das wäre Anfang der 50er wohl eher ungewöhnlich gewesen. Wofür der Zuber auf dem Steg wohl benutzt wurde? FOTO: MARGRAF/SLG. STEIN



Hier etwa könnte Ernst Hoecherl gesessen haben, als er sich Skizzen für sein Aquarell machte.

Nutzungen im Laufe der Zeit dann einen Teil der ehemaligen Betriebsgebäude wieder ab. Andere dienten in der Nachkriegszeit, in der die Bevölkerungszahl im Raum Dollnstein um 50% anstieg, als Quartier für die zahlreichen Kriegsvertriebenen. Hubert überquert die bei der Altmühlregulierung erneuerte Brücke am ehemaligen Eisenhammer und beobachtet eine Weile die Arbeit der Frauen und das Spielen der Kinder am Fluss.

Über die Altmühl zur „Hilzernen Klinge"

Noch ein letzter Blick auf die Brücke, dann folgt Hubert der Landstraße, auf der inzwischen zwar doch wieder Verkehr fließt, aber in Maßen, so dass er Ruhe und Muße genug findet, um die eindrucksvollen Felsformationen an der „Hilzernen Klinge" zu bewundern. Wenn vor dieser Kulisse dann auch noch ein Zug vorbeidröhnt und das Stampfen der Dampfrösser durchs Tal hallt – was will das Eisenbahnerherz mehr?

Weil Hubert den Film wechseln muss, verpasst er gleich den ersten Zug, aber dann hat er so richtig Glück: Der Rhein-Pfeil fliegt vorbei! Und Hubert erwischt ihn genau vor den Felsen bei der „Hilzernen Klinge".

Wiederum hatten die Bahnbauarbeiten vor den Felsen ein Altwasser vom Fluss abgetrennt. Allerdings war hier einerseits der abgeschnittene Flussbereich kürzer, andererseits wurde er unterhalb der Felsen zusätzlich mit Schutt aufgefüllt. Die beim Bau des Eßlinger Tunnels und des Einschnitts an der „Hilzernen Klinge" herausgesprengten Gesteinsmengen waren offenbar weitaus grö-

Alfons hat gerade nichts zu tun und so schaut er einem der zahlreichen Altmühlschwäne zu.







Die Garnituren der in Dollnstein abzweigenden Stichbahn nach Rennertshofen wurden über Jahrzehnte mit Lokomotiven der Baureihe 70 bespannt.

Links: BR 38 mit einer Garnitur bayrischer Dreiachser und Packwagen.
Foto: E. Hoecherl/Slg. S. Lüdecke

ßer als der Bedarf, der zum Bau des Bahndamms benötigt wurde. Hubert wandert an der Landstraße entlang. Erst nach zweihundert Metern verlässt auf der anderen Altmühlseite die Bahnlinie den Einschnitt durch die „Hilzerne Klinge". Ein erstes großes Schild und das Einfahrtsignal zeigen an, dass der Bahnhof Dollnstein nicht mehr weit ist. Die Bahnlinie überquert auf der nach dem Krieg wiederaufgebauten Brücke noch einmal die Altmühl und trifft so auf die nun parallel verlaufende Straße. Hier wartet Hubert noch einmal einige Minuten, aber es kommt ihm nichts mehr vor die Kamera. Dann wird es Zeit, will er seinen Zug in Dollnstein nicht verpassen. Also macht er sich auf und passiert den tiefen Einschnitt zwischen Stup- und Schäfersberg. Natürlich würde es sich noch lohnen, die romantischen Ecken von Dollnstein zu besuchen, doch es ist inzwischen spät geworden. Gerade rechtzeitig erreicht er den Bahnhof, um noch eine Fahrkarte zu kaufen, dann fährt sein Zug auch schon ein. „Na, vielleicht beim nächsten Mal", denkt Hubert, als er sich auf seinem Fensterplatz niederlässt und zur Stadt hinüberblickt. Er ist sich sicher, dass dies nicht sein letzter Ausflug an die KBS 413 war. Der Pfiff der 38er ertönt und mit der typischen Geräuschkulisse in einer Donnerbüchsen-Garnitur setzt sich der Zug in Bewegung.

Natürlich würde es sich noch lohnen, die romantischen Ecken von Dollnstein zu besuchen, doch es ist inzwischen spät geworden.



Rhein-Pfeil – Starzug im Altmühltal

Das kurze „erste Leben“ einer Legende begann im Sommer 1952. Schon ein Jahr später war zumindest der Name „Rhein-Pfeil“ Vergangenheit. Auf der von Josef Brandl geschaffenen Anlage hat er dennoch einen ganz besonderen Platz.



Kurz nach halb eins dürfte F 21 anno 1952 Hagenacker und die „Hilzerne Klinge“ passiert haben, um dann um 14.08 Uhr Würzburg zu erreichen.

Rhein-Pfeil

1

Hoek van Holland / Dortmund - Köln - Mainz - Frankfurt (M) - München - Innsbruck / Mannheim - Karlsruhe - Basel

20.00	...	...	ab	*London Liverpool Str.*	an	...	...	9.14
5.45	...	...	an	*Hoek van Holland*	ab	...	...	23.50
F 10 1. 2.		F 22 1. 2.				F 21 1. 2.		F 9 1. 2.
6.25	...	✕1)	ab	**Hoek van Holland**	an	✕1)	...	23.28
6.48	...	...		Rotterdam DP	an	...	...	23.05
8.11	...	...		Eindhoven	an	...	...	21.40
8.58	...	...		Venlo	an	...	...	20.46
	...	...	ab	Kaldenkirchen	an	...	...	20.39
	...	8.28	ab	**Dortmund** Hbf	an	21.10	...	
✕	...	8.44		Bochum Hbf		20.53	...	
	...	8.59		Essen Hbf		20.39	...	✕
		9.16		Duisburg Hbf		20.20		
	F 14	9.34		Düsseldorf Hbf		20.01	F 17	
10.13	2.	10.06	an	**Köln** Hbf	ab	19.30	2.	19.23
	6.37		ab	*Hannover Hbf*	an		23.01	
	9.19			*Hagen Hbf*	an		20.24	
	9.41			*Wuppertal-Elberfeld*	an		20.00	
	10.18		an	*Köln Hbf*	ab		19.24	
10.25	⟷	10.25	ab	**Köln** Hbf	an	19.15		19.15
10.52	...	10.52		**Bonn**		18.46	...	18.46
	...			Koblenz Hbf		17.57	...	17.57
12.44	...	12.44	an	**Mainz** Hbf	ab	16.49	...	16.49
12.48	...	12.56	ab		an	16.31	...	16.36
◇2)	...	13.27	an	**Frankfurt** (Main) Hbf	ab	16.00	...	
	...	13.34	ab		an	15.53	...	
	...	15.22		Würzburg Hbf		14.13	...	
	...	18.31	an	**München** Hbf	ab	11.03	...	
	14. VI. - 20. IX.	18.52	ab		an	10.48	15. VI. - 21. IX.	
		19.40		Rosenheim		10.01		
		20.06	an	Kufstein	ab	9.34		
		20.26	ab		an	9.10		
		21.33	an	**Innsbruck** Hbf	ab	8.00		◇2)
13.47	...	...	an	**Mannheim** Hbf	ab	...	...	15.37
13.52	...	...	ab		an	...	...	15.31
14.38	...	...		Karlsruhe Hbf		...	...	14.45
14.59	...	...		Baden-Oos		...	...	14.18
16.07	...	...		Freiburg (Breisg) Hbf		...	...	13.07
16.52	...	...	an	**Basel** Bad Bf	ab	...	...	12.22
17.12	...	...	ab		an	...	...	12.02
17.19	...	...	an	**Basel SBB**	ab	...	...	11.55
...	17.40	...	ab	*Basel SBB*	an	...	11.18	...
...	19.07	...	an	*Zürich HB*		...	10.08	...
...	21.43	...	an	*Chur*	ab	...	6.55	...
17.59	...	...	ab	*Basel SBB*	an	...	...	11.14
19.19	...	...	an	*Bern HB*		...	...	9.30
20.38	...	...	an	*Interlaken Bf*		...	...	8.03
21.26	...	...	an	*Genf-Cornavin*	ab	...	...	6.55
...	17.29	...	ab	*Basel SBB*	an	...	11.00	...
...	18.56	...	an	*Luzern*		.	9.41	...
...	22.40	...	an	*Lugano FFS*		...	6.09	...
...	0.20	...	an	*Mailand C*	ab	...	...	...

✕1) Frankfurt (Main) - Kufstein - Frankfurt (Main)
◇2) Schreibabteil Köln - Basel Bad Bf - Köln
F 10 / F 9 Hoek van Holland - Innsbruck - Hoek van Holland
F 22 / F 21 Dortmund - Basel SBB - Dortmund

Reisezeiten: Köln - Basel = 6 Std 54 Min
Köln - München = 8 Std 06 Min

Zeichenerklärung:

F = Fernschnellzug
FT = Fernschnelltriebwagen
E = Schnellzug
D = Eilzug
S = Städteschnellverkehrszug
✕ = Speisewagen
= Grenzbahnhof mit Zoll- und Paßabfertigung
◇ = Zug führt Schreibabteil

Der Fahrplan des Rhein-Pfeils im Sommerfahrplan 1952.
Slg. Bermeitinger

Im dritten Sommerfahrplan der jungen Deutschen Bundesbahn erscheint 1952 zum ersten Mal der „Rhein-Pfeil“, F 21 Innsbruck – Dortmund bzw. F 22 Dortmund – Innsbruck. Bereits im darauf folgenden Jahr, im Sommer 1953, ist der Name des Zuges tatsächlich schon wieder verschwunden. Zug und Gegenzug laufen nun unter der Bezeichnung „Rheingold-Expreß“, ein weiteres Jahr später (ab 1954) nur noch als „Rheingold“.

Hätte Franz Ludwig Neher mit seinem Jugendbuch „F 21 – Rheinpfeil“ dem Zug nicht ein literarisches Denkmal gesetzt, wäre diese nur einjährige Episode der Eisenbahngeschichte bei weitem nicht so bekannt und für viele „Burschen“ und Eisenbahnliebhaber jener Zeit bestimmt nicht derart bedeutsam geworden. Vielleicht wäre dieser erste „Rhein-Pfeil“ im Interesse auch ganz hinter den späteren„Rheinpfeil“ (jetzt auch bei der DB wie im Buchtitel 1953 in einem Wort geschrieben) zurückgetreten, der ab dem Sommer 1958 in der Regel mit neuen, 26,4 m langen Aüm verkehrte. Als dann, ab 1962, der Zug gemeinsam mit dem „neuen Rheingold“ mit moderner „Bügelfalten-E 10“ und elegantem, modernem



Das Deckblatt der Broschüre „Fern-Schnellzüge 1952“ wirbt noch mit Fahrzeugmaterial aus Vorkriegs-Produktion. Slg. Bermeitinger

Wagenmaterial gefahren wurde, begann eine ganz neue Ära des Komforts auf deutschen Schienen. Der Rheinpfeil mit seinem klangvollen Namen hatte in der deutschen Öffentlichkeit einen Bekanntheitsgrad erreicht, der nur wenigen Zügen zuteil wird.

Die Einführung des Rhein-Pfeils 1952

In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg hatte sich die Teilung Deutschlands immer stärker abgezeichnet. Die bis 1945 vorherrschende Orientierung des Schienenfernverkehrs auf das Zentrum Berlin musste daher durch ein neues Konzept ersetzt werden. Ein Kind der Überlegungen war der Aufbau des „blauen“ F-Zug-Netzes seit Mai 1951, dessen Züge mit klangvollen Namen versehen wurden. In dieses Netz wurde die Verbindung Hoek van Holland – Basel, FD 163/164, unter dem Namen „Rheingold-Expreß“ als schnellste Verbindung von Holland in die Schweiz integriert.

Wegen der starken Nachfrage auf dieser Relation führte die DB bereits ein Jahr später, mit dem Sommerfahrplan 1952, eine neue „Doppelverbindung“ zur Entlastung ein: F 9/10, ebenfalls von Basel SBB nach Hoek van Holland, und eben besagten F 21/22 Innsbruck – Dortmund, beide unter dem klingenden Namen „Rhein-Pfeil“. Zwischen Mainz und Köln liefen die beiden Zugpaare gekuppelt. Die auch damals dicht belegte Strecke am Rhein wurde so nicht weiter belastet. Den Abschnitt zwischen Innsbruck und München befuhr der F 21/22 dabei nur in der Sommer- bzw. Winterferiensaison (15. Juni bis 21. September und 21. Dezember bis 16. April). Reisende zwischen Österreich und der jungen BRD wurden übrigens von deutschen und französischen Grenzbeamten kontrolliert, da Tirol damals noch zur Französi-

schen Zone Österreichs gehörte. Als grenzüberschreitender Zug führte der Rhein-Pfeil nicht wie die anderen rein innerdeutsch verkehrenden F-Züge nur die 2., sondern auch die 1. Wagenklasse.

Wie der Blick in den Reihungsplan zeigt, wurden für einen Zuglauf F 21/22 insgesamt fünf Wagen benötigt: neben einem DSG-Speisewagen vier der frisch aufgearbeiteten F-Zug-Wagen der ehemaligen Gruppen 28, 30, 35 und 38. Die „normale" Reihung ab München sah direkt hinter der führenden Würzburger 01 den DSG-Speisewagen und danach einen AB4ü als Kurswagen Innsbruck – Mainz – Hoek van Holland vor. Letzterer verblieb nach der Zugtrennung von F 9 und F 21 in Köln im F 9 nach Holland. Dann folgten ein weiterer AB4ü und ein B4ü als eigentlicher Zugstamm. Für den Abschnitt Köln – Dortmund ergänzte dann ein weiterer AB4ü aus dem F 9 als Kurswagen von Basel SBB nach Dortmund das Sitzplatzangebot. Während der B4ü in dem zweitägigen Wagenumlauf „Essen 114" zwischen Dortmund und Innsbruck (bzw. München) pendelte, wechselten die AB4ü in einem viertägigen Umlauf zwischen F 9/10 und F 21/22. In Mainz musste der DSG-Wagen vom Zug, da für die Rheinstrecke aufgrund alter Verträge von Seiten der alliierten Besatzungsmächte nur die ISG mit ihren CIWL-Speisewagen zugelassen war.

Interessant ist ein Blick auf den bei F. L. Neher abgedruckten Wagenzettel und die dort verzeichneten Fahrzeuge. Hinter dem DSG-Speisewagen Nr. 1232 verbirgt sich der ehemalige Vorkriegs-Rheingold-Wagen 10 508 mit der Typenbezeichnung SA4ü-28, der 1951 zum Speisewagen umgebaut wurde. Der AB4ü Esn 11367 als Kurswagen nach Hoek van Holland gehörte ursprünglich zur Gruppe 28, der AB4ü Esn 11606 zur Gruppe 35. Der AB4ü Esn 11733 ist ein Einzelgänger von 1942, der ursprünglich für Litauen produziert wurde und der hier anstelle eines B4ü im Zug lief.

Wie der Blick in den Reihungsplan zeigt, wurden für einen Zuglauf F 21/22 insgesamt fünf Wagen benötigt.

Auf die H0-Schienen gestellt

Nachdem meine Recherchen erst einmal so weit gediehen waren, beschlich mich die Idee, genau den „Jugendbuch-Rhein-Pfeil" auf das Modellbahngleis zu stellen. Trotz oder vielleicht gerade wegen der Herausforderungen, die sich aus den genannten Fakten ergaben: Der DSG-Speisewagen ließ sich nur mit einigem Aufwand aus einem Liliput-Speise- bzw. gesellschaftswagen (z.B. aus L350051) auf Rheingold-Wagen-Basis und einem weiteren „alten Rheingold-Wagen" desselben Herstellers zusammenbasteln. Aus den beiden Dächern wurde ein neues zusammengesägt und verspachtelt; die Wendler-Lüfter wurden durch Exemplare von Weinert ersetzt und an die richtigen Positionen gebracht, das ganze Dach dann zunächst aluminiumgrau lackiert und abschließend noch leicht gealtert.

Die Innenraumaufteilung und damit auch die Fenstereinteilung wurden von Liliput leider vom „alten Rheingold" 1928 ohne entsprechende Änderungen übernommen, so dass auf beiden Seiten eine komplett neue Fenstereinteilung geschaffen werden musste. Entsprechend musste auch die Inneneinrichtung angepasst werden. Die Batteriekästen entsprachen ebenfalls nicht dem Zustand nach dem Umbau. Hier ließ sich der zweite Rheingold-Wagen weiter ausschlachten. Er steuerte die fehlenden Teile genauso bei wie die noch benötigten Fenstereinsätze, wobei diese mit ziemlichem Kraftaufwand und zugleich großer Vorsicht herausgebrochen werden mussten. Sowohl Liliput als auch Liliput-Bachmann verkleben bedauerlicherweise die Fenstereinsätze mit dem Wagengehäuse.

Abschließend erhielt der Wagen die richtige Wagennummer und oberhalb der gelben Zierleiste eine neue Lackierung im DSG-Rot jener Jahre. Was mir leider beim Lackieren nicht auffiel, war, dass die beiden Rotbereiche je nach Einfallswinkel des Lichts unterschiedlich reflektieren – je nachdem fällt es überhaupt nicht auf, dass hier „nachlackiert" wurde, oder es scheinen völlig verschiedene Rot-Töne zu sein. Ein Fall also für den nächsten Airbrush-Tag im heimischen AW.



Der Fahrplan des Rhein-Pfeils im Sommerfahrplan 1952. Slg. Bermeitinger





Nachschuss auf den F 21 kurz vor dem Eßlinger Tunnel. So reiste man einst stilvoll und schnell durch das Land.

Viel einfacher hat man es mit dem Esn 11367 – allerdings machte es keinen Sinn, den Ffm 11367 von Liliput-Bachmann (aus L350051) als Basis für den Wagen zu nehmen, da hier leider nicht nur die Anschrift der Bundesbahndirektion nicht passt. Viel schwerer wiegt, dass der Hersteller die Wagen mit dem falschen Wagenboden ausgestattet hat. Obwohl dieses Bauteil bei Liliput ja vorhanden ist, wurde die Variante ohne Verkleidung der Längsträger verwendet. Dementsprechend griff ich zu dem einzeln erhältlichen AB4ü (L384211), bei dem dieses wichtige Detail stimmt. Heute ließe sich natürlich auch das entsprechende Roco-Modell als Basis für den Umbau wählen.

Die Arbeitsschritte: Komplett zerlegen; Inneneinrichtung bemalen (weiße Bezüge der Kopfstützen!) und Werbeschildchen über den Sitzen anbringen; Abteilfenster einsetzen; Gardinen „aufhängen"; betuchte Reisegäste platzieren; einige Schiebefenster öffnen (es ist ja ein schöner Spätfrühlingstag); Details an den Wagenstirnseiten ergänzen (Bremsergriffe, richtige Trittleitern, Bremsschläuche, Signalhalter, etc.); das Dach mit Wendler-Lüftern von Weinert bestücken; die Bremsumstellhebel anmalen; die Wagennummern mit ein wenig Aceton entfernen und durch die richtige Beschriftung (die aus diversen Gaßner-Beschriftungssätzen zusammengestückelt werden muss) anbringen; alles wieder zusammensetzen und noch mit ein wenig Patina versehen.

Der von Haus aus noch besser detaillierte Fleischmann F-Zug-Wagen 5840 der Gruppe 35 musste dieselben Arbeitsschritte über sich ergehen lassen, um zum Esn 11606 zu mutieren. Dann war da aber noch das Einzelstück Esn 11733. Leider fand ich kein Foto des Wagens, dafür aber eine Zeichnung nach dem Umbau und der späteren Umzeichnung zum A4ü-42 im DB-Archiv.

Die positive Erkenntnis: Der Wagen entspricht in seinen Abmessungen den Wagen der Gruppe 35. Irritierend aber sind zwei Details: In der Zeichnung ist kein Batteriekasten vorhanden und die Lüfter auf dem Dach sehen eigentlich eher nicht nach Wendler-Lüftern aus. Beide Details leuchten mir nicht ein, da so einfach kein Grund zu erahnen ist, warum 11733 anders umgebaut worden sein soll als die für das Umbauprogramm herangezogenen Wagen der Gruppe 35.

Entsprechend wurde der Beschluss gefasst den Wagen analog zum Esn 11606 mit diversen Zurüstteilen zu verfeinern und umzubeschriften und darauf zu warten, dass neue Informationen die Grundlage für einen neuen Aufenthalt im Modell-AW bieten. Alle Wagen wurden dem Zug entsprechend mit nobel gekleideten Fahrgästen besetzt und erhielten noch etwas Patina.

Dann war da noch die 01 – und das nächste Problem: Obwohl Franz Ludwig Neher den zusammenhängenden Einsatz „einer" 01 beschreibt, wechselt er im Buch plötzlich von 01 069 auf 01 177 – von denen aber weder die eine, noch die andere in den mir zugänglichen Bestandslisten des Bw Würzburg zu finden ist. Beide Augen zu und durch: Ich habe mich für 01 069 „mit großen Ohren" – sprich Wagner-Wagnerleitblechen – entschieden, die vielleicht irgendwann einmal eine Umbeschriftung zu einer „echten" Würzburger 01 über sich ergehen lassen muss.



Ein GmP auf der Hauptstrecke

Auf der Lokalbahn von Dollnstein nach Rennertshofen waren typisch bayerische Nebenbahngarnituren unterwegs. Zur Überführung der Fahrzeuge könnten diese auch gelegentlich auf der Hauptstrecke gesichtet worden sein.



Heute könnte die Garnitur auch im Set ausgeliefert werden: Baureihe 70 aus dem Sortiment von Fleischmann mit kurzen bayerischen Lokalbahn-Wagen von Roco. Beachtet man aber die Details, so wird deutlich, dass an fast allen Fahrzeugen Veränderungen vorgenommen wurden.

Einzelne Aufnahmen von Zügen oder Lokomotiven aus dem näheren Umfeld des dargestellten Streckenabschnitts reizen einfach dazu, sie im Modell darzustellen, auch wenn ein Beleg dafür fehlt, dass der Zug tatsächlich dem Anspruch gerecht wird, hier einmal so unterwegs gewesen zu sein.

Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1957 wurde die KBS 413 h von einer Lok der Baureihe 70 des Bw Treuchtlingen und pittoresken Zuggarnituren, bestehend teils aus Wagen, die ebenfalls noch aus Beständen der Bayerischen Staatsbahn stammten, bedient. Dann kamen die Schienenbusse der Baureihe VT 95 als „Nebenbahnretter". Die Züge pendelten zwischen Dollnstein und Rennertshofen, waren also auf der Hauptstrecke eigentlich so nicht anzutreffen.

Die plausible Geschichte, die einen Einsatz auf der Anlage dennoch rechtfertigt: Natürlich mussten die 70er, die während der Woche in der Lokstation Rennertshofen für den Dienst betriebsbereit gehalten wurden, auch immer mal wieder zurück in ihr Heimat-Bw nach Treuchtlingen und durch eine andere Maschine der Baureihe ersetzt werden, zum Beispiel wenn der Kessel der Maschine ausgewaschen werden sollte. Laut einem Dienstplan des Jahres 1949 (Eisenbahnkreuz Treuchtlingen, S. 90) erfolgte die „Ablösung jeden Sa. u. So.". Da die Lok in Dollnstein nicht gewendet werden konnte, die Strecke nach Rennertshofen aber grundsätzlich „Rauchkammer voraus" in Angriff nahm, geht es entsprechend „Tender voraus" über die Hauptstrecke von Treuchtlingen nach Dollnstein.

Natürlich mussten auch die Wagen immer mal wieder überprüft, gereinigt und ausgebessert werden. Auf der dargestellten Hauptstrecke ist also nun solch eine „Ablösung" zu bewundern: Zwei LC, kurze bayerische Personenwagen 3. Klasse, dazu wurde ein kleiner bayerischer LPwPost für die Abwicklung des überschaubaren Postaufkommens und für das Gepäck bereitgestellt. Ein G 10 mit in der Nachkriegszeit gekürztem Bremserhaus wur-

Unmittelbar hinter dem Eßlinger Tunnel begegnet uns die sonst nach Rennertshofen verkehrende Nebenbahngarnitur.



de von Treuchtlingen genauso gleich mit auf die Reise geschickt wie der R 10 mit Bremserhaus.

Ein gravierenderer Schaden hatte es notwendig gemacht, dass der erst fünf Jahre alte Eicher ED 16 I zur Reparatur in eine der größeren Werkstätten der Region musste. Der Bauer im Wellheimer Tal wird sich freuen, dass der Schlepper mit seinem Mähwerk für die erste Heuernte des Jahres wieder zur Verfügung steht.

In Dollnstein wird die 70 045 abkuppeln, den Zug umfahren und sich dann in Gegenrichtung vor den Zug setzen, um die gut 21 Kilometer über Ried, Konstein, Wellheim, Feldmühl, Hütting, Ellenbrunn und Mauern nach Rennertshofen in Angriff zu nehmen.

Erfreulicherweise bietet die Modellbahnindustrie zur Nachbildung die passenden Modelle an: Fleischmann steuert die 70er bei, die im hauseigenen AW mit zusätzlichem Sandkasten, veränderter Leitungsführung und einigen ergänzten Ventilen versehen zur 70 045 wurde.

Von Roco stammen die Wagen: zwei LC, kurze bayerische Personenwagen 3. Klasse, frisch aufgearbeitet und im entsprechend neuwertigen Glanz. Bei einem der beiden wurde das Zuglaufschild entfernt, da an so kurzen Zügen häufig nur ein Wagen mit einem solchen ausgestattet wurde. Der gemischte Post-/Packwagen LPwPost stammt ebenfalls von Roco. Die genannten Fahrzeuge wurden in den letzten Jahren überwiegend in Sets vertrieben.

Während am G 10 nur die Griffstangen aus Kunststoff gegen solche aus 0,3 mm Neusilberdraht ersetzt wurden, freut sich der ursprünglich Epoche-II-beschriftete R 10 über eine neue Lackierung und Gaßner-Beschriftung, dazu Schlussscheiben, Bremsertritte von Weinert, Bremsergriffe und einen ordnungsgemäß angeketteten und mit unorthodoxen Holzkeilen gesicherten Schlepper aus der Werkstatt von Mo-Miniatur.

Die Garnitur ließe sich mit Blick auf den Betrieb der Strecke Dollnstein–Rennertshofen auch abändern, zum Beispiel durch Verwendung von Verschlagwagen für die häufigen Viehtransporte.

Im ländlich geprägten Umfeld der Anlage wirkt die Garnitur auch auf der Hauptstrecke recht stimmig.



Rechts: Die Vorlage für den Modellzug: Ein Gmp steht in Dollnstein um 1954 zur Abfahrt nach Rennertshofen bereit. Die Datierung des Bildes fällt nicht leicht. Einerseits hat 70 020 bereits ein drittes Spitzenlicht, andererseits fehlt den bayerischen Nebenbahnwagen noch der 1955 eingeführte „DB-Keks“. Foto: Slg. K. Böswald



Die Windleitbleche der 01 113 wurden gemäß Vorbildfotos mit Pfingstgrüßen bemalt. Bei der großen Bahn gestaltete der Maler Jakob die Grüße zu verschiedenen Anlässen (Neujahr, Ostern, 1. Mai, Pfingsten, Weihnachten) im Bw Treuchtlingen.



D 690 – Von Kassel nach München

Die junge Deutsche Bundesbahn sah sich nicht nur mit neuen Verkehrsströmen konfrontiert, sie musste sich auch der Konkurenz durch den Individualverkehr erwehren. Man reagierte mit Leichtschnellzügen wie dem D 690.

Im Jahr 1954 hatte die Bundesbahn das D-Zug-Paar D 689/690 München – Kassel eingerichtet. Die Strecke von München (Abfahrt 16.16 Uhr) über Ingolstadt, Würzburg und Bebra nach Kassel (Ankunft 23.28 Uhr) wurde in „schnellen“ sieben Stunden und zwölf Minuten bewältigt. In der Gegenrichtung benötigte der Zug zwei Minuten weniger (Kassel ab 5.50 Uhr, München an 13.00 Uhr).

Dieser Leichte Schnellzug („LS“) wurde mit frisch gelieferten BC4ymg und C4ymg, also 26,4 m langen Mitteleinstiegswagen der Gruppe 52, gebildet, um der wachsenden Konkurrenz durch das Auto mit modernem Design und Komfort Paroli zu bieten. Entsprechend sollte auch ein neuer CR4ymg-Halbspeisewagen mitlaufen, um die Reisenden mit Speisen und Getränken zu versorgen.

Anscheinend wurde das neue Angebot angenommen. Bei gleichem Wagenangebot (es gab nur Verschiebungen, an welchen Tagen einer der beiden C4ymg eingesetzt wurde) und leicht geän-



derter Reihenfolge der Waggons wurde der D 690 ab Beginn des Sommerfahrplans 1955 wie in nebenstehender Tabelle gebildet. Im Grunde handelte es sich zumindest für den Zugstamm um einen richtigen Pendelverkehr. Die Wagen gingen jeweils direkt in den Gegenzug über.

Vergleicht man den Reihungsplan mit Fotoaufnahmen des D 689 bzw. D 690, so fällt auf, dass der CR4ymg meist fehlt oder durch einen reinen Speisewagen ersetzt wurde. Dies mag daran gelegen haben, dass der DB noch nicht ausreichend CR4ymg zur Verfügung standen.

Die Mitteleinstiegswagen der Epoche IIIa hatte Roco in einer Sonderserie aufgelegt, ebenso den CR4ymg. Für den Post4 kommen verschiedene Modelle von Fleischmann oder aus der Post-Collection in Frage. Beim Fotoshooting wurde ein Wagen mit preußischem Vorbild gewählt.

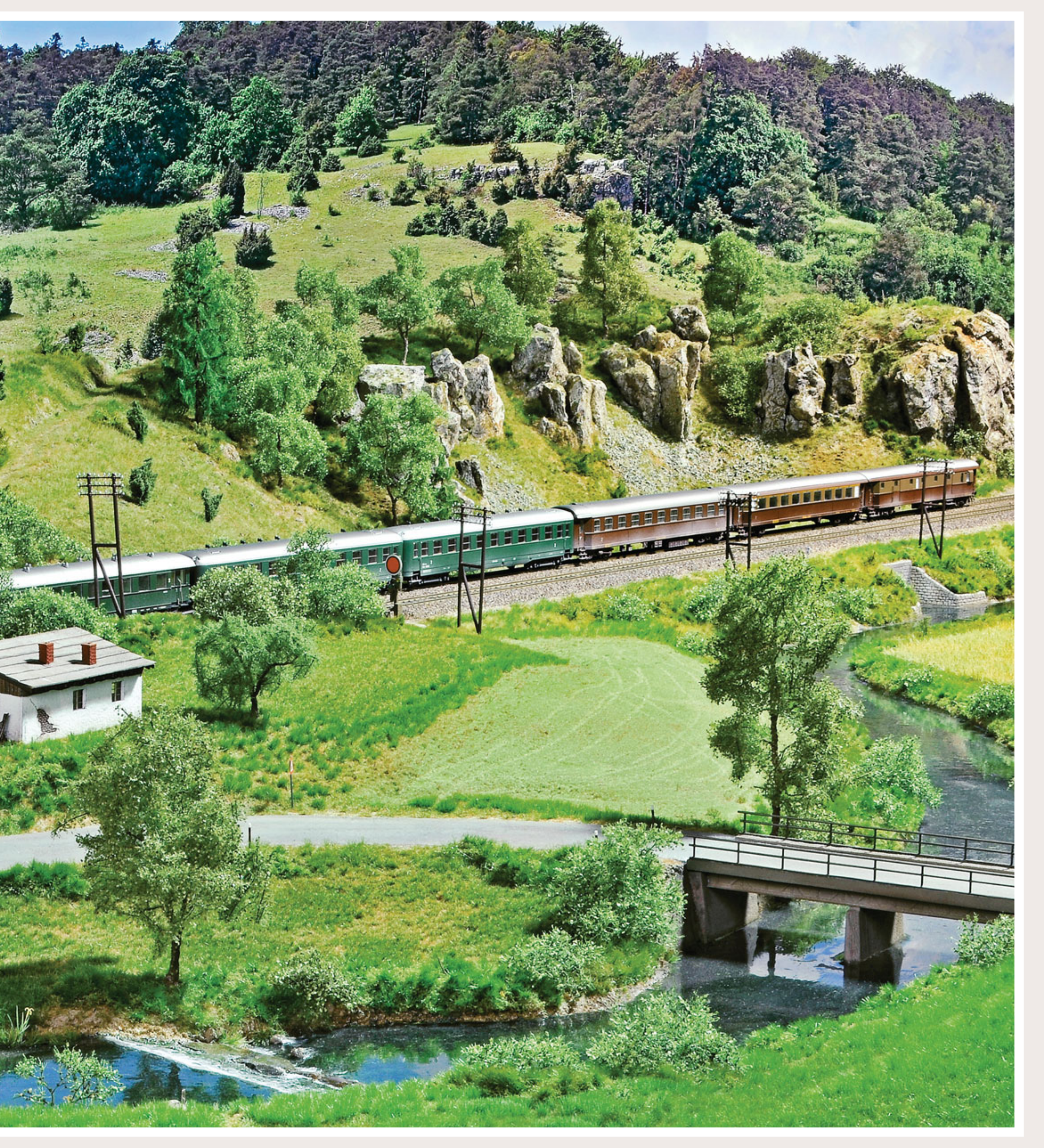
Reihung des D 690 im Sommerfahrplan 1955

Wagengattung	*Wagenumlauf*
Post4 (montags)	*33 13*
CRm	*Ksl 2381*
Cm	*Ksl 2381*
BCm	*Ksl 2381*
BCm	*Ksl 2381*
Cm (nur Mo, Fr, Sa)	*Ksl 2379*
Pw	*Ksl 2381*



Internationales Flair

Das D-Zug-Paar D 672/673 bestach als einer von wenigen Zügen durch das Altmühltal durch sein internationales Rollmaterial.



Der Tirol-Express brachte durch seine interessante Wagenreihung etwas internationales Flair in das Altmühltal.

Am 9. Juli 1954 setzt sich um 9.57 Uhr in Innsbruck zum ersten Mal der D 673 „Tirol-Express“ in Bewegung, um über München, Würzburg, Frankfurt/Main, Wiesbaden-Süd, Koblenz, Köln, Aachen und Brüssel gut 16 Stunden später um 4.12 Uhr Ostende Kai zu erreichen. Hier bestand Anschluss zur Fähre nach England und, auf der anderen Seite des Kanals, zum Zug nach London.

Der Packwagen und der erst ab Kufstein bewirtschaftete Halbspeisewagen liefen nur bis Köln. In München machte der Zug das erste Mal Kopf und erst hier kamen die drei Wagen des Umlaufs Mü 3594 an die Spitze des Zuges. Sie waren für Pauschalreisende der Firma Hotel-Plan vorgesehen.

Der um 14.35 Uhr in Ostende Kai startende Gegenzug führte bis Köln je einen Pack- und 1./2.-Klassewagen der SNCB, sowie zwei DB-Wagen 3. Klasse mit, die nach Großenbrode Kai weiterliefen. Dazu kam ein weiterer 3.-Klasse-Kurswagen von Aachen nach Hamburg-Altona.



Gegen 15.30 Uhr durchfährt der Tirol-Express den Einschnitt durch die Hilzerne Klinge. Bis Köln wird die Garnitur laufen, dort wird sich die Reihung verändern.

Reihung des D 673 im Sommerfahrplan 1954

Wagengattung	*Wagenumlauf*
Pw	*Köl 2702*
CR	*Köl 2702*
C	*BBÖ 8875*
C	*Mü 3520*
C	*Mü 3524*
AB	*SNCB 7837*
C	*Mü 3594*
B	*Mü 3594*
BC	*Mü 3594*

Reihung des D 673 im Sommerfahrplan 1959

Wagengattung	*Wagennummern*	*Wagenumlauf*
BR	*164*	*Köl 2786*
B	*163*	*Köl 2604*
B	*52*	*ÖBB 8835*
B	*51*	*ÖBB 8835*
A	*54*	*FS 8471*
B	*53*	*FS 8471*
Pw		*FS 8471*

1955 stellten die ÖBB mit drei C-Wagen im Umlauf 8875 den eigentlichen Zugstamm im D 673, ergänzt durch einen belgischen AB und je einen westdeutschen Packwagen und Halbspeisewagen, bei Bedarf auch noch einen weiteren Wagen 3. Klasse.

Ein Jahr später und damit nach der Klassenreform fuhr dazu noch ein 26,4-m-Liegewagen Bcüm als Kurswagen von Venedig kommend mit durchs Altmühltal. Im Jahr 1957 stellten die ÖBB dann den Packwagen. Ein Jahr später verschwinden die SNCB-Wagen aus dem D 673, dafür stellte die italienische Staatsbahn FS je einen Wagen 1. und 2. Klasse bei.

Ich entschloss mich, die ab 26. Juni verkehrende Zusammenstellung des Jahres 1959 aufs Gleis zu stellen, Garnituren früherer Jahre wären in Ermangelung geeigneten H0-Fahrzeugmaterials in ihrer Darstellung sehr schwierig gewesen. In dieser Fahrplanperiode kamen die österreichischen Wagen vom Brenner, die italienischen aus Bologna (Abfahrtszeit 1.40 Uhr), so dass der Zug ein durchaus internationales Bild abgab. Der DB-Halbspeisewagen blieb nur bis Köln am Zug, der Wagen 2. Klasse nur bis Aachen. Ostende wurde nachts um 4.19 Uhr erreicht.

Leider lagen mir weder passende Fotos noch die entsprechenden Umlaufpläne dieses Zuges vor. Also musste bei der Modellauswahl ein bisschen spekuliert werden. Beim Halbspeisewagen BR und dem Schnellzugwagen 2. Klasse griff ich auf geeignete Modelle von Fleischmann zurück (567705 und 5632), dazu kamen zwei österreichische Schürzenwagen mit Übersetzfenstern von Liliput-Bachmann (L383325 und L383315) und die italienischen Wagen von ACME (A- und B-Wagen aus 55023, Pw 50233) zum Einsatz.

Da 1959 in Treuchtlingen bereits mehrere Loks der Baureihe 01 mit Neubaukessel anzutreffen waren, entschied ich mich für 01 183 als Zuglok, die noch bis 1969 im Einsatz stand. Das Roco-Modell der 01 104 (63210) war eine geeignete Basis, es waren nur geringe Anpassungen notwendig.



Vorkriegs-Triebwagen im Tal

In den 50er-Jahren verkehrten einige Leistungen im Altmühltal mit den Triebwagen der Reihe VT 32.0. Diese Fahrzeuge zogen jedoch nicht immer die Aufmerksamkeit auf sich.



In den 50er-Jahren wurden die roten Münchner VT 32.0 durchs Altmühltal auf die Reise geschickt, im Modell kommt ein VT 25.5 zum Einsatz.

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg liefen im Altmühltal Verbrennungstriebwagen. So kamen die SVT der Bauart Hamburg ab 1936 auf der Relation Berlin–München durch das Tal. Im Sommerfahrplan 1947 begegnet einem dann zunächst das jeweils zwei Mal in der Woche verkehrenden nächtliche Zugpaar Dsts 17/18 München–Frankfurt: ein Dienst-D-Zug, der nur für Reisende mit Sonderausweis zugelassen war und wohl Angehörige der Besatzungsmächte und der „neuen“ Behörden zwischen den in Schutt und Asche liegenden Großstädten befördern sollte. Nur bei jeweils einer dieser Fahrten war dem Trieb- noch ein passender Beiwagen beigestellt. Die verwendeten Triebwagen stammten aus dem Typenprogramm für Einheits-Dieseltriebwagen und entstanden in der zweiten Hälfte der 30er-Jahre bei verschiedenen Waggonfabriken. Äußerliches Kennzeichen dieser Fahrzeuge war neben den korbbogenförmigen Kopfenden mit Übergangstüren und -tritten, ein doppeltüriger Mitteleinstieg. Die Kraft der verschiedenen zum





Anscheinend schlafen im Zug alle Reisegäste, um sich am nächsten Morgen in Frankfurt frisch am Aufbau der neuen Republik zu beteiligen.

Vielleicht begegnete man einem dieser als Dienstzug eingesetzten BC4i vT ja des Nachts ...

Einsatz kommenden Dieselmotoren wurde elektrisch auf das hintere Drehgestell übertragen.

Vielleicht begegnete man einem dieser als Dienstzug eingesetzten BC4i vT ja des Nachts, wenn man einen kleinen Spaziergang unternahm, weil man nicht schlafen konnte, oder wenn man zu nachtschlafender Zeit in den Altwassern Aal oder Zander nachstellte.

Im Sommer 1950 wurde mit dem Et (Eiltriebwagen) 387/388 sogar Bayreuth erreicht. In der Regel waren es jedoch deutlich kürzere Umläufe, in denen die in München beheimateten Triebwagen entweder bereits in Ingolstadt oder Eichstätt Stadt wendeten. Allerdings war auch Treuchtlingen Ziel- bzw. Ausgangsbahnhof für die Fahrzeuge – insbesondere in den frühen Morgen- oder den späten Abendstunden. So verkehrten beispielsweise noch im Fahrplan 1959/60 der E 1935 München–Treuchtlingen (Dollnstein ab: 22.26 Uhr) oder der P 1950 Treuchtlingen–Eichstätt Stadt (Solnhofen ab 23.59 Uhr).

Für die Modelldarstellung des Dsts 17/18 konnte leider nicht abschließend geklärt werden, ob der VT im betreffenden Zeitraum grün lackiert war oder, wie in einem Artikel gemutmaßt, stahlblau, was sich gut träfe, da das entsprechende Liliput-Modell aus Wiener Produktion von mir bereits vor vielen Jahren aufgearbeitet worden ist. Als Ersatz für den eigentlich vorbildgerechten Münchner VT 32 musste im Modell Liliputs roter VT 25 herhalten.



Linke Seite: Gut besetzt ist der Mittagszug nach München, für die Kinder ist dieser weit weniger interessant als die Gänse.

Links: Aufmerksamkeit wird dem Triebwagen von einer Gruppe von Pfadfinderinnen und Pfadfindern aus Pappenheim zuteil, die gerade mit ihren Rädern erkunden, ob sich der Platz unterhalb der Felsen für ein Zeltlager eignet.



Bei diesem Gag aus vierachsigen DEA-Tankwagen von Brawa könnte es sich um den Gag 9144 B handeln, den einst Michael Meinhold in der MIBA-Broschüre „Zugbildung 2" porträtierte.

Schwere Lasten über Land

Durch das Altmühltal rollt schon immer eine beachtliche Anzahl an Güterzügen. In den 50er-Jahren wartete der Güterverkehr mit einer Vielfalt an Fahrzeugmaterial auf, waren doch neben den durchgehenden Zügen auch noch zahlreiche Nahgüterzüge zu beobachten.

Wie bereits erwähnt, sieht es an Originalunterlagen für den Betriebsalltag in puncto Güterzüge nicht gut aus. In Michael Meinholds Heft „Zugbildung 2 – Güterzüge: Verkehr, Betrieb, Gattungen" finden sich immerhin drei Züge, die in der fraglichen Zeit ihren Weg durchs Altmühltal genommen haben. Ansonsten helfen die Dienstpläne der Güterzuglokomotiven und Fotos weiter. Alles drei ergibt ein variantenreiches Puzzle, bei dem man sich bemühen kann, ein möglichst realistisches und facettenreiches Bild der Realität zusammenzustellen. Aber vielleicht besitzen Sie ja Unterlagen, die „Licht ins Dunkel" bringen, jeder Hinweis wäre hilfreich und wird unter altmuehlbahn@gmx.de gerne entgegengenommen.

Die Bespannung der schweren Güterzüge übernahmen bis zur Elektrifizierung der Strecke wie fast im ganzen Bundesgebiet die Maschinen der BR 44. Mittelschwere und leichte Züge übernahmen die BR 50, BR 54, BR 57 und BR 64, in der unmittelbaren Nachkriegszeit bis ca. 1950 kamen noch die Kriegsloks der Reihe 52 zum Einsatz.

An Wagenmaterial dürfte alles anzutreffen gewesen sein, was aufgearbeitet werden konnte bzw. in der jungen Republik entwickelt wurde. Dabei fanden sich gerade Ende der 40er-, Anfang der 50er-Jahre Güterwagen der Bauarten G 02 und G 10 mit ihren flachen Dächern in den Durchgangsgüterzügen.

Die Bespannung der schweren Güterzüge übernahmen bis zur Elektrifizierung der Strecke wie fast im ganzen Bundesgebiet die Maschinen der BR 44.

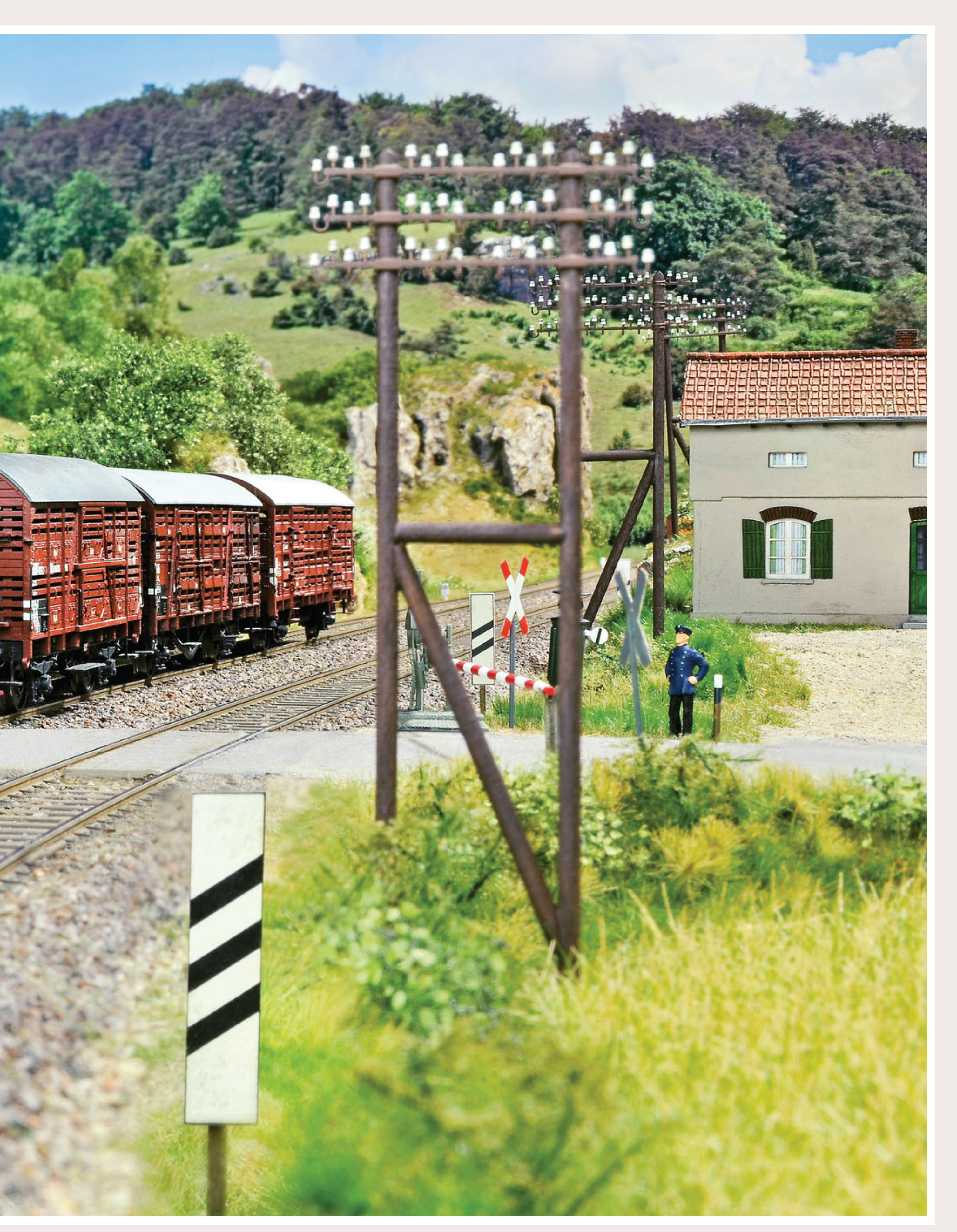
Die bisher ins Modell umgesetzten Güterzüge orientieren sich an Fotografien der 50er-Jahre, aus verschiedenen Quellen. Einige dieser Züge sollen näher vorgestellt werden: Da wäre die 44 1290 mit ihrem „ÜK"-Führerhaus, die auf einem Foto von Ernst Hoecherl einen Dg bespannt. Der obligatorische Güterzugpackwagen, hier ein Pwgs 44, ist ganz vorschriftsmäßig direkt hinter der Lok eingereiht. Dann folgen mehrere G 10, die zu diesem Zeitpunkt immer noch einen beachtlichen Anteil des Wagenparks an G-Waggons der Bundesbahn ausmachen.

Die 44 1290 kommt mit einem Dg aus dem Eßlinger Tunnel. Noch sehen die Wagenreihen fast aus wie in den 40er-Jahren, die Konstruktionen der jungen Bundesbahn sind noch nicht in großen Stückzahlen verfügbar.



Das Vorbild der Modellgarnitur am Streckenkilometer 108,4 nahe Eichstätt Bahnhof.
FOTO: E. HOECHERL/SLG. S. LÜDECKE


70 045
120
5



Für die tierischen Fahrgäste ist der Beginn einer Reise der Anfang vom Ende. Das Vieh wurde das aus den Dörfern mit Nahgüterzügen in die Schlachthöfe der Städte Nürnberg, Ingolstadt oder Augsburg gebracht wurde.





Links oben: Mit einem Nahgüterzug aus Treuchtlingen kommt Ende der 50er-Jahre eine Lok der BR 57 durch Hagenacker. An vierter Stelle läuft ein fabrikneuer Kds 56.

Oben: Eine Rarität stellten in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre Leig-Einheiten dar, die noch mit dem Schriftzug „Stückgut-Schnellverkehr“ versehen waren.

Links: Der von 44 530 geführte Dg besteht aus verschiedenen recht modernen Güterwagen, deren Baujahre sämtlich in den 50ern liegen.

Zur Mitte der 50er-Jahre hat sich das Bild schon beträchtlich verändert: Hinter der 44 530 läuft als Packwagen ein neuer Pwghs 54. Weitere neu gebaute Güterwagentypen haben Einzug gehalten und Wagen der Vorkriegsbauarten verdrängt. Immer häufiger sieht man Wagen der Bauarten Gmhs 53, Gms 54, Gmmhs 56, dazu Kds 54, Kmmks 51, Kmmfks 52, Kmmgks 58 und Tmmehs 50.

Doch auch in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre war in Hagenacker eine Vielfalt an Rollmaterial im Güterverkehr zu beobachten. Als Nahgüterzüge verkehrten abwechslungsreiche Garnituren. Ein Beispiel hierfür ist die flinke 70 045, die mit einem Nahgüterzug (Ng) ausschließlich mit Kleinviehwagen unterwegs ist, welche über Treuchtlingen schnellstmöglich den Schlachthöfen in Nürnberg zugestellt werden müssen – sehr zum Leidwesen der „Fahrgäste“. Eine ähnliche Fuhre ist mit dem von einer BR 57 geführten V 6522 nach Ingolstadt für den Sommer 1956 belegt.

Ein ähnlicher Blickfang: 64 145 bringt in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre einen Naheilgüterzug mit preußischem Packwagen Pwg pr 14 und Leig-Einheit über Dollnstein nach Ingolstadt. Die auf dem Glmhs Leipzig basierende Gllmghs 37-Einheit 218 054 / 218 055 verfügt als eine der wenigen zu dieser Zeit noch über den bekannten Schriftzug „Stückgut-Schnellverkehr“.

Soweit für dieses Mal die Impressionen von der KBS 413 im malerischen Altmühltal bei Hagenacker. Vielleicht ergibt sich ja irgendwann einmal die Gelegenheit den Blick auf weitere (Modell-)Züge jener Zeit zu werfen, als das Stampfen der Lokomotiven noch durch das Tal dröhnte und Dampf und Rauch in den Himmel stiegen.

So Gott will und wir leben! Bis dahin …

Michael Stein

Soweit für dieses Mal die Impressionen von der KBS 413 im malerischen Altmühltal bei Hagenacker.

BÜCHER





MODELLEISENBAHN
Meine perfekte Traumanlage

Planung – Gestaltung – Betrieb

Reich bebildert, leicht verständlich und praxisnah erklärt der neueste Band der erfolgreichen Modelleisenbahn-Reihe den Weg zur eigenen Traumanlage. Das ultimative Handbuch für Einsteiger und Fortgeschrittene.

Best.-Nr. 961401

Fundiertes Wissen und praxisnahe Informationen

Jeweils 208 Seiten, gebunden mit Hardcover-Einband, Großformat 23,0 x 30,5 cm



MODELLEISENBAHN
Die Meisterwerkstatt

Schneiden – Sägen – Löten – Kleben

Dieser kompetente Ratgeber aus der Modelleisenbahner-Redaktion bietet meisterliche Hilfestellung bei Bau und Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnanlagen. Dazu kommen leicht verständliche Anleitungen mit Tipps und Tricks und Pflege.

Best.-Nr. 961301



MODELLEISENBAHN
Der perfekte Anlagenbau

Planung – Bau – Detailgestaltung – Betrieb

Dieser Sammelband ist ein treuer Begleiter beim Anlagenbau. Die Themen sind: Unterbau und Gleisbau, Landschaftsgestaltung und -begrünung, Gebäude, Detailausstattung und schließlich der Betrieb.

Best.-Nr. 961201



MODELLEISENBAHN
Die große Schule

Planen – Bauen – Gestalten – Fahren

Anerkannte Fachautoren zeigen in den einzelnen Kapiteln mit präzisen Anleitungen sowie professionellen Farbbildern und Zeichnungen nachvollziehbar die richtige Vorgehensweise beim Bau einer Modellbahnanlage auf.

Best.-Nr. 961001





Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

A Anlagenplanung
M Modellbahnanlagen
D Dioramenbau
Seit 1998

Guido Kiesl
Erkersreuther Str. 15 • Plößberg • 95100 Selb
Tel./Fax: 09287/1475 • Funk 0171/6143868
eMail: g.kiesl-amd@fichtelgebirge.org

Stabiler Holzaufbau, exakte Gleisverlegung, digitale Steuerung, hochwertige Landschaftsgestaltung, beeindruckende Beleuchtungseffekte, bew. Figuren + beleuchtete Fahrzeuge. Transport und Aufbau, und das alles aus einer Hand und zum fairen Preis!

www.modelleisenbahnbau.de



DAS Modellbahnzubehör

MANCHE SAGEN WIR WÄREN ANDERS!?

Wollt Ihr auch anders sein?

www.kotol.de

...und was macht dich glücklich?

Aber Vorsicht!
Kann süchtig machen!

Kein Internet? Kein Problem! KoTol hat auch einen Katalog. Tel.: 030-67892231

Haben Sie einen speziellen Anlagenwunsch?

Dann könnte dies hier die richtige Adresse für Sie sein:

Modellbahn-Anlagenbau
J. Brandl
Fronfischergasse 6
93333 Neustadt
Tel.: 0 94 45 / 83 93 oder 410
Fax: 0 94 45 / 2 19 48



„...wie in echt"



Langmesser-Modellwelt

• Seminare
• Landschaftszubehör
• Silikonformen

Wolfgang Langmesser
Am Schronhof 11 • 47877 Willich
Tel.: 02156 / 109389 • Fax: 02156 / 10 93 91
E-Mail: info@langmesser-modellwelt.de
www.langmesser-modellwelt.de

Traum-Fahrpulte

für Ihre Traum-Anlage

www.fahrpulte.de

MONDIAL Vertrieb
Claus-Peter Brämer e.K. · Woldlandstr. 20 · D 26529 Osteel
Tel. 0 49 34 / 8 06 72 99 · Fax: 0 49 34 / 9 10 91 62

SYSTEME LAUER
Elektronik für die Modellbahn

Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...
Sie müssen kein Profi sein . . . Jeder Laie kommt sofort zurecht!
Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb. Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb. Fahrregler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.
Internet: www.mondial-braemer.de **e-Mail:** info@mondial-braemer.de





Besuchen Sie unser Spur-0-Kaufhaus im Internet. Hier finden Sie Fertigmodelle sowie Bausätze von Fahrzeugen und Anlagenzubehör. Hunderte von Bauteilen erleichtern Ihnen Ihre Modellbahnarbeit. Als Lenz- und Brawa-Vertragshändler bieten wir Ihnen das komplette Fahrzeug- sowie Digitalprogramm. Über die vermutlich größte Spur-0-Ausstellung in Deutschland werden Sie unter www.schnellenkamp-spur-0-tage.de informiert.









VORSCHAU

Die nächste Super-Anlage:

Nicht weniger als fünf Eisenbahn-Superlative hat Wolf-Rüdiger Gottsleben auf seiner phänomenalen Heimanlage im Modell umgesetzt. So verbinden sich Szenen der Arlbergstrecke, der BLS-Nord- und -Südrampe, der Rhätischen Bahn, des Bahnhofs Lindau und der Rheinstrecke bei Oberwesel zu einem einzigartigen Anlagenkonzept in Baugröße H0. Die Dimensionen und die ausgezeichnete Umsetzung dürften jedem Modellbahnfreund imponieren.



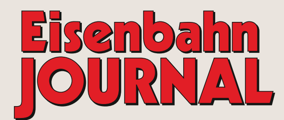
Foto: Helge Scholz

Fünf Regionen – eine Anlage

Super-Anlagen 1/2015 erscheint im Februar 2015

Quellen

- *Amtliche Kursbücher 1946 – 1961 sowie Zugbildungspläne, Reihungspläne, Umlaufpläne und Wagenbestandslisten der entsprechenden Jahre*
- *Bergsteiner, Leonhard: „Eisenbahnen im Altmühltal“, Kenning, 1989*
- *Bufe, Siegfried: „Dampflokomotiven in Mittelfranken“, Bufe-Fachbuch-Verlag, 2001*
- *Ernst, Friedhelm: „Rheingold – Luxuszug durch sechs Jahrzehnte“, 4. Aufl., Alba, 1988*
- *Frank, Jörg und Rolf: „Eisenbahnkreuz Treuchtlingen“, Bufe-Fachbuch-Verlag, 1989*
- *Goette, Peter: „Leichte F-Züge der Deutschen Bundesbahn“, EK-Verlag, 2011*
- *Hehl, Markus: „Verkehrsknoten München“, EK-Verlag, 2003*
- *Heinrich, Peter; Schülke Hans: „Bahnknotenpunkt Würzburg – Das große Bahnbetriebswerk in Unterfranken“, EK-Verlag, 1990*
- *Krach, Brigitte und Ernst (Red.), u.a.: „Dollnstein – 600 Jahre Markt“, Hercynia Verlag, 1987*
- *Lüdecke, Steffen (Hg.): „Ernst Hoecherls Eisenbahn-Album – Eine Bilderreise durch die Jahre 1953 bis 1963“, EK-Verlag, 2001*
- *Ders.: „Die Baureihe 18.4-6 – Geschichte einer legendären Dampflokomotive“, EK-Verlag, 1984*
- *Meinhold, Michael: „Zugbildung (1) – DB-Reisezüge der Epoche 3“, 2. Aufl., Miba-Verlag, 1996*
- *Ders.: „Zugbildung (2) – Güterzüge: Verkehr, Betrieb, Gattungen“, Miba-Verlag, 1997*
- *Ders.: „66 Reisezüge“, Miba-Verlag, 2009*
- *Neher, Franz Ludwig: „F 21 – Rheinpfeil“, Franckh'sche Verlagshandlung, 1953*
- *Bayerische Vermessungsverwaltung – Geobasisdaten, 2014*



Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

REDAKTION:
Gideon Grimmel (Durchwahl -211)
Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)
Andreas Ritz (Durchwahl -219)

MODELLBAU:
Josef Brandl

TEXT:
Michael Stein

LEKTORAT:
Manfred Grauer

FOTOGRAFIE:
Gabriele Brandl

LITHOGRAFIE:
Fabian Ziegler

REDAKTIONELLE BETREUUNG:
Gideon Grimmel

LAYOUT:
Gideon Grimmel

Verlagsgruppe Bahn GmbH


Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-100

GESCHÄFTSFÜHRUNG:
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG:
Thomas Hilge

ANZEIGENLEITUNG:
Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:
Evelyn Freimann (Durchwahl -152)

VERTRIEBSLEITUNG:
Elisabeth Menhofer

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:
Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -107), Ingrid Haider (Durchwahl -108), Hanna Lauscher (Durchwahl -104)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

SEKRETARIAT:
Katrin Bratzler

AUSSENDIENST & MESSEN:
Christoph Kirchner (Durchwahl -103), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:
MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:
MZV direkt GmbH & Co. KG, Postf. 104 139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:
Die Modellbahn-Sonderausgaben erscheinen 6-mal jährlich mit je zwei Ausgaben „Super-Anlagen“, „1x1 des Anlagenbaus“ und „Josef Brandls Traumanlagen“.
Einzelpreis € 13,70 (D), € 15,00 (A), sFr 27,40.
Jahresabonnement € 75,00 (Inland), € 85,80 (Ausland)
Das Abonnement ist gültig bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:
Deutsche Bank AG Essen, BIC DEUTDEDEXXX,
IBAN DE89360700500286011200

DRUCK:
creo Druck & Medienservice GmbH,
Gutenbergstraße 1, 96050 Bamberg

Josef Brandls Traumanlagen 2/2014
ISBN 978-3-89610-404-5

MODELLEISENBAHN
LIVE UND HAUTNAH

Weitere Themen:

Praxis Werkstatt:
Wagen und Container altern

Ausführlicher Loktest:
Baureihe 219 von Liliput

Best.-Nr. 7537
14,80 €



Mehr MobaTV unter **www. modellbahn-tv.de** (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben)

Kompetenz

in Vorbild und Modell





Im Januar 2015 feiert das Eisenbahn-Journal seinen 40. Geburtstag. Vor genau vier Jahrzehnten erschien das erste M+F-Journal als Hauszeitschrift der Modellbaufirma Merker+Fischer. Heute ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, über 100 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem Bundesbahn-Alltag der 50er- bis 80er-Jahre, Porträts klassischer Bahnfahrzeuge, Modellneuheiten und Tests, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahn-Praxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, bestellung@vgbahn.de.

Jetzt testen und Geschenk kassieren



3 x Eisenbahn-Journal
+ Lasercut-Streckenhäuschen von Noch

nur € 14,40

Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf – und als Dankeschön das schmucke H0-Streckenhäuschen aus der Serie „Lasercut Minis" von Noch, das mit seinen kompakten Maßen von 6,1 x 4,5 x 5,7 cm auf jeder Modellbahn-Anlage für einen kleinen Blickfang sorgt.
Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben zum Abo-Vorzugspreis von nur € 78,– (statt € 88,80 bei Einzelkauf).



Hier gibt's das Schnupperabo:
- **Abo-Hotline anrufen 0211/690789-985**
- **Fax an 0211/690789-70**
- **E-Mail an bestellung@mzv-direkt.de**
- **Bestellung an MZVdirekt GmbH, EJ-Aboservice, Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf schicken**